

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0423/2021
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität	14.09.2021	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Ausbau S11 - Eisenbahnüberführung Buchholzstraße und Verkehrsplanung Gleisdreieck

Beschlussvorschläge:

1. Der DB Netz AG wird mitgeteilt, dass die Eisenbahnüberführung Buchholzstraße mit einer Spannweite von 58,0 m, einer Höhe von 4,5 m und einem Kreuzungswinkel von 40 gon an der Mittelachse gebaut werden soll.
2. Die Planungskosten für die Brückenplanung der Eisenbahnüberführung Buchholzstraße in Höhe von ca. 50.000 € sind in den Haushalt 2023 ff. einzustellen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, Verkehrszählungen und ggf. Verkehrssimulationen für eine Straßenplanung von der Buchholzstraße bis zur Mülheimer Straße (ggf. bis zum Refrather Weg) sowie eine Anbindung des Gleisdreieckgrundstücks zur Kalkstraße/Friedrichstraße einzuleiten und nach Vorlage entsprechender Angebote dem ASM die aktuellen Ergebnisse vor weiterer Beauftragung vorzustellen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, mit der DB Netz AG als Eigentümer des Bahndamms abzustimmen, wie eine Planung eines durchgängigen Radweges von der Innenstadt bis Frankenforst auf dem Bahndamm umgesetzt werden kann. Im Falle eines positiven Votums des Eigentümers wird die Verwaltung beauftragt, hierfür eine Planung an ein externes Büro zu vergeben. Die entsprechenden finanziellen Mittel sind in den Haushalt 2022/2023 einzustellen.
5. Die Planungskosten für die Straßen- und Radwegeplanung zu 3.) sind ebenfalls im Haushalt für die Jahre 2022 und 2023 einzustellen.

6. Ferner beschließt der Ausschuss die Schließung des Bahnübergangs Tannenbergsstraße. Als Ersatz wird die Eisenbahnunterführung Buchholzstraße und die Straße entlang des Gleisdreiecks gebaut. Entsprechende Vereinbarungen werden mit der DB Netz AG gefasst, eine Kostentragung gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz ist anzustreben.

Sachdarstellung:

Verkehrsanbindung Buchholzstraße über das Gleisdreieck

Aufgrund des Ausbaues der S11 wird der Bahnübergang (BÜ) Tannenbergstraße künftig Schließzeiten von 50 Minuten je Stunde aufweisen. Vor diesem Hintergrund wurde die Verkehrsuntersuchung zum Gleisdreieck an das Büro VIA in Auftrag gegeben, die im Beschluss der Straßenplanung der sogenannten Variante 4K mündete. Um zu überprüfen, ob nicht auf neue Straßen verzichtet werden kann, wurde eine Alternative Verkehrsuntersuchung Innenstadt beauftragt. Die Alternative Verkehrsuntersuchung Innenstadt vom Büro Orange Edge ist zu dem Ergebnis gekommen, dass auf eine Straße über das Gleisdreieck zur Buchholzstraße und auf den Ausbau der dortigen Eisenbahnüberführung nicht verzichtet werden kann (siehe Drucksache 0422/2021).

Eine konsequente Umsetzung der im Bericht vorgeschlagenen Maßnahmen kann zwar zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) um bis zu 25 Prozent in den Spitzenstunden führen, allerdings betrifft dies nicht den Schwerlastverkehr. Möglichkeiten zur Reduktion des Schwerlastverkehrs werden nicht gesehen, allenfalls für die sogenannten PEK-Dienste (Paket-, Express- und Kurierdienste) – also die letzten Kilometer zu den Verbrauchern – liegen erste Ergebnisse aus Forschungsprojekten vor.

In der Vorlage 0256/2021 wurde ausgeführt, dass ein Ausbau der bestehenden Buchholzstraße, aufgrund der engen Kurvenradien, für den Schwerlastverkehr sowie für Busse nur bei massiven Eingriffen in private Wohngrundstücke und Wohnhäuser möglich wäre. Dies stellt aus Sicht der Verwaltung keine verfolgbare Option dar. Demzufolge empfiehlt die Verwaltung den Bau einer alternativen neuen Straße von der Buchholzstraße parallel zum Gleisdreieck bis zur Mülheimer Straße. Die bestehende Buchholzstraße von der Mülheimer Straße kommend soll dabei weitestgehend abgebunden werden und nur noch für Einsatzfahrzeuge und die Müllabfuhr durchfahrbar sein.

Entgegen den 2019 und 2020 vorgelegten Gutachten empfiehlt die Verwaltung zunächst nur den Bau einer neuen Straße von der Buchholzstraße über das Gleisdreieck bis zur Mülheimer Straße und nicht direkt weiter bis zum Refrather Weg (siehe Abbildung 3), um möglichst wenig neue Verkehrsflächen zuzulassen. Ob eine Weiterführung der Straße bis zum Refrather Weg erforderlich wird und welche Auswirkungen die neue Idee der Straßenführung auf den Bereich rund um den Gronauer Kreisel hat, soll - auch im Zusammenhang mit der Entwicklung des Zanders-Areal - vertiefend untersucht werden. Hierzu sind Verkehrszahlen zu erheben und ggf. eine Simulation durchzuführen.

Für die Eisenbahnüberführung (EÜ) an der Buchholzstraße empfiehlt die Verwaltung dem im November 2020 vorgestellten Entwurf vom Planungsbüro VIA aus Köln zu folgen. Der Straßenentwurf beachtet die politischen Hinweise zur Berücksichtigung der Verkehre einer zukünftigen Entwicklung des Zanders-Geländes und der neu in den FNP aufgenommenen Bauflächen, zu beidseitigen Nebenanlagen für den Rad- und Fußgängerverkehr sowie einer besseren Befahrbarkeit der Fahrbahn in Höhe des Brückenbauwerkes (insbesondere im

Kurvenbereich) für den LKW- und Busverkehr. Durch die Berücksichtigung dieser Punkte verbreitert sich das neu zu errichtende Brückenbauwerk auf 58,0 m Spannweite. Die Verwaltung empfiehlt, die Breite der Brücke von 58,0 m, die Höhe von 4,50 m und den Kreuzungswinkel von 40 gon an der Mittelachse der DB Netz AG als Grundlage für ihre Brückenplanung mitzuteilen, um alle Optionen für einen künftigen Straßenbau offen zu halten.

Die Kosten für die Eisenbahnüberführung und die Straße im Bereich des Brückenbauwerkes liegen aktuell geschätzt bei rund 13,8 Mio. € brutto. Bisher nicht ermittelt wurden die Kosten für den restlichen Straßenbau bis zur Mülheimer Straße, Kosten für ggf. erforderlichen Ankauf von Grundstücken oder den Abriss von Gebäuden sowie etwaige Ausgleichsmaßnahme bzw. flankierende Bauwerke (Stützmauern etc.).

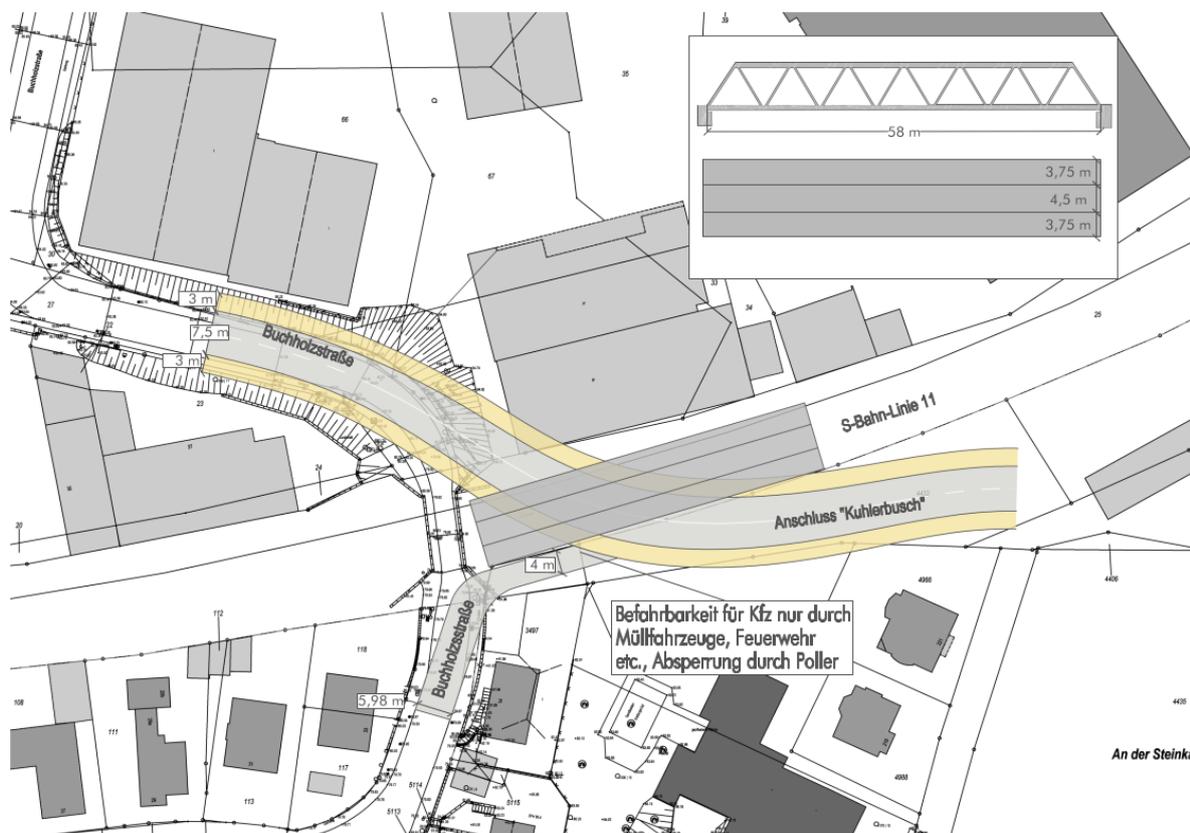


Abbildung 2: Entwurf Straßenführung und Brückenbauwerk Buchholzstraße

Quelle: Ergänzende Machbarkeitsstudie „Gleisdreieck“ Büro VIA (ein Beispiel für die Straßenführung und ein Brückenbauwerk)

Ersatzmaßnahme nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG)

Der Bahnübergang Tannenbergsstraße soll komplett geschlossen werden, da er aufgrund der Schließzeiten von bis zu 50 Minuten in der Stunde nicht mehr leistungsfähig ist. Beabsichtigt ist, die Buchholzstraße als Ersatz für die vollständige Schließung der Tannenbergsstraße nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) auszubauen. Wird die Maßnahme nach EKrG durchgeführt, fallen für den Ausbau des Brückenbauwerkes im standardmäßigen Umfang selbst keine Kosten auf Seiten der Stadt an. Der Rückbau muss seitens der Stadt Bergisch Gladbach beschlossen und mit der DB vereinbart werden.

Verkehrsanbindung Gleisdreieck an die Kalkstraße

Für die künftige Nutzung des Gleisdreieckes soll eine Stichstraße von der Kalkstraße westwärts auf das Gleisdreieck über die noch bestehenden Gütergleise erfolgen (siehe Abbildung 3). Die bislang bestehenden Gleisanschlussverträge für das Gütergleis wurden seitens der DB aufgrund der Insolvenzen der Firmen Zanders und ZANDERS LOGISTICS gekündigt, sodass eine Querung zur Erschließung des Gleisdreieckes im Anschluss an die nach Eisenbahnrecht förmlich erforderlichen Stilllegung des ehemaligen Streckengleises in Richtung Bensberg möglich erscheint. Der Regionalrat hat mit Beschluss vom 02.10.2020 seine Haltung dokumentiert, dass die Strecke eisenbahnrechtlich nicht entwidmet werden soll, um die Option einer künftigen erneuten Nutzung des Gleises bei berechtigtem Interesse offen zu halten. Die Fläche kann im Falle einer eisenbahnrechtlichen Stilllegung jedoch für andere Verkehrsarten genutzt werden.

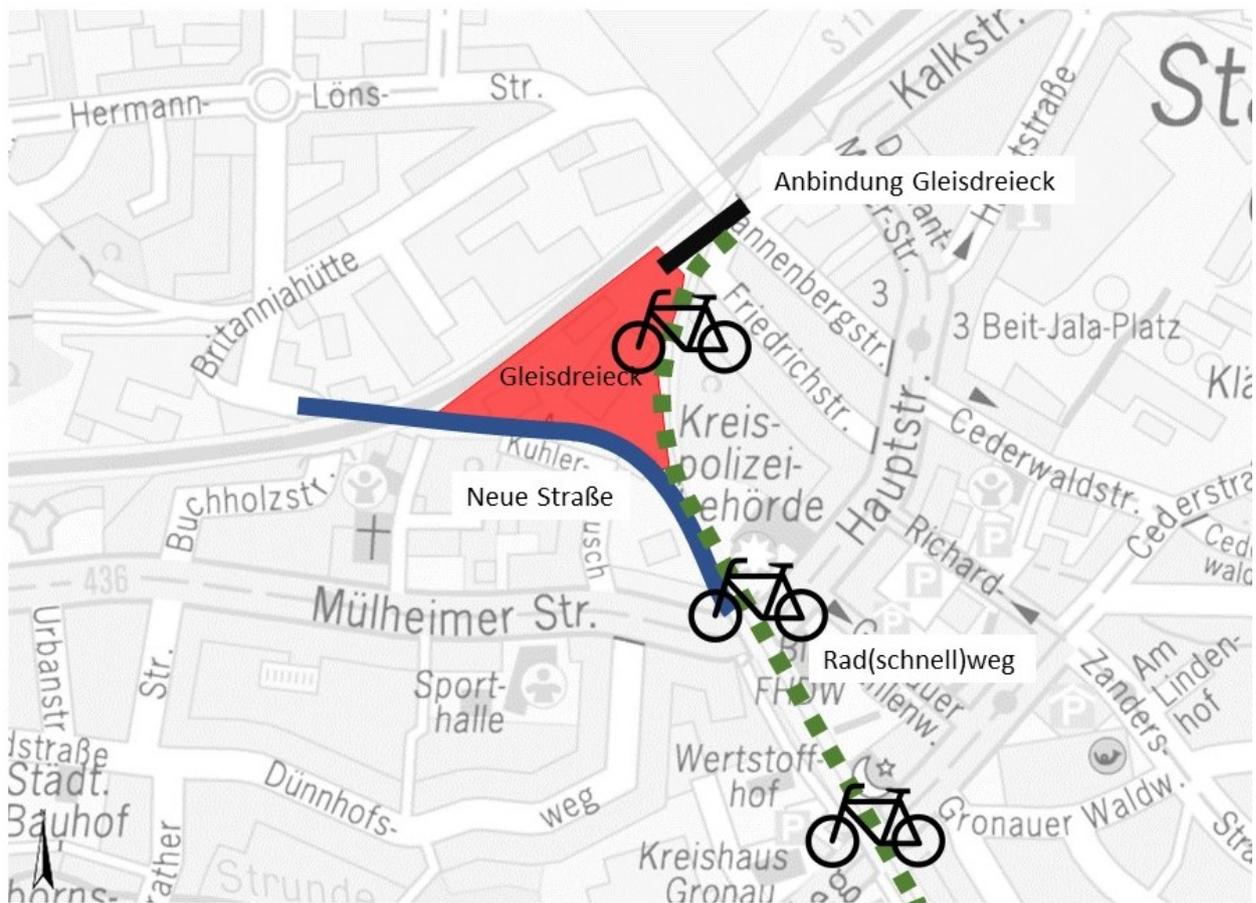


Abbildung 3: Übersicht über beabsichtigte Verkehrsführung

Quelle: © Stadt Bergisch Gladbach, Geobasisdaten: Rheinisch-Bergischer Kreis, Amt für Liegenschaftskataster und Geoinformation, eigene Darstellung

Radwegeverbindung Innenstadt - Frankenforst

Um eine leistungsfähige Radwegeverbindung zwischen Stadtmitte und Frankenforst herzustellen, soll auf dem Bahndamm ein Rad(schnell)weg geplant werden. Dieser soll an der Mülheimer Straße über eine Brücke geführt und im weiteren Verlauf nach Südosten auf

dem Bahndamm verlaufen. Da die Planung und Umsetzung dieser Radwegeverbindung einige Jahre dauern wird, soll zeitnah der bestehende Radweg neben dem Bahndamm zur Förderung des Radverkehrs ertüchtigt werden (siehe Drucksache 0433/2021 zum Sachstand Vergabe RadPendlerRoute und Zubringer Agger-Sülz-Radweg).

Klimatische Auswirkungen:

Die geplante Herstellung eines Rad(schnell)weges auf dem Bahndamm ist klimatisch als sehr positiv zu betrachten, da hierdurch eine äußerst attraktive Verbindung vom Zentrum Bergisch Gladbach nach Bensberg, Refrath und Frankenforst gestärkt würde. Es sind dadurch für den ModalSplit zugunsten der Nicht-Motorisierten Individualverkehrs deutlich positive Auswirkungen zu erwarten.