

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0257/2019
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	03.07.2019	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Verkehrsuntersuchung - Beschluss zur Machbarkeitsstudie Gleisdreieck

Beschlussvorschlag:

- I. Der Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss nimmt die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie „Gleisdreieck“ und die darin enthaltenen Empfehlungen zur Kenntnis.
- II. Aufgrund der erkennbaren Vorteile der vorgestellten Variante 4K wird diese Ausbauvariante zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird beauftragt, die Variante 4K weiterzuverfolgen.
- III. Die Verwaltung wird beauftragt, eine Machbarkeitsstudie unter Berücksichtigung der Verkehre einer zukünftigen Entwicklung des Zanders-Geländes und der neu in den FNP aufgenommenen Bauflächen durchzuführen. Diese Machbarkeitsstudie ist eine Vorstufe für eine Vorplanung für den Bebauungsplan Nr. 2435 - Gleisdreieck.

Sachdarstellung / Begründung:

1. Planungsanlass

Seit Jahren ist die verkehrliche Belastung der Innenstadt von Bergisch Gladbach ein zunehmendes Problem. Aktuell erhält diese Thematik zusätzliche Brisanz durch bereits absehbare zukünftige Entwicklungen in der Innenstadt (Zanders-Gelände, Bebauungsplan 2118 - Jakobstraße, Bebauungsplan 2129 - Am Kalkofen, Bebauungsplan 2111 - Am Bahnhof Bergisch Gladbach (Stadthaus) und die Wohnbebauung auf dem „Steinbüchel-Gelände“.

In der Vergangenheit gab es immer wieder Überlegungen zur Verbesserung der Nord-Süd-Verkehre (Querung der S-Bahn-Trasse westlich des Tunnels) einerseits bzw. zu einer Entlastung der westlichen Innenstadt andererseits. Mit dem Bebauungsplan Nr. 2433 – Tannenbergsstraße – und einer Verlängerung der Kalkstraße in Richtung Mülheimer Straße gab es bereits vor Jahren konkrete Ansätze zu einer Lösung, die jedoch nicht zur Umsetzung kamen, nachdem der Bebauungsplan Tannenbergsstraße 2014 vom Oberverwaltungsgericht für unwirksam erklärt wurde.

Aktuell wird erneut die Idee verfolgt, die Kalkstraße in Richtung Westen/Südwesten zu verlängern und – nach Möglichkeit – eine attraktive Querung der S-Bahn-Trasse als Ersatz für den Bahnübergang Tannenbergsstraße zu schaffen.

Bereits 2016/2017 wurden in einer Voruntersuchung des Planungsbüros VIA die verkehrlichen Auswirkungen eines Straßenneubaus („Netzergänzung westliche Innenstadt“ Refrather Weg/Mülheimer Straße - Kalkstraße) im Bereich Gleisdreieck untersucht, um verkehrliche Entlastungen für den westlichen Innenstadtbereich festzustellen (vgl. Abbildung 1).

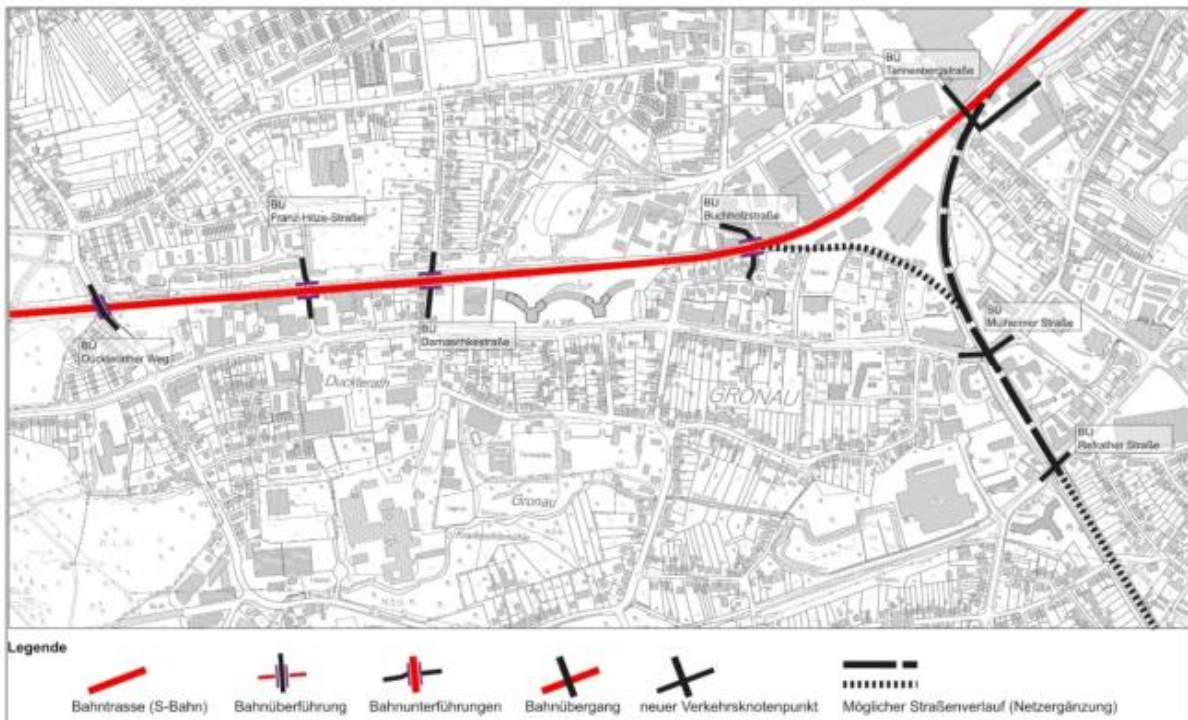


Abbildung 1: Planungskonzept Stadt Bergisch Gladbach, VIA 2019

In einem zweiten Schritt wurde auf der Voruntersuchung aufbauend eine Machbarkeitsstudie an das Verkehrsplanerbüro VIA in Auftrag gegeben (siehe politischer Beschluss aus dem Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss vom 12.09.2017 Drucksachenummer 0382/2017). Der Verzicht und der Rückbau des auf dem Damm liegenden Gütergleises wird in der Studie als Grundvoraussetzung angesehen, um die im Folgenden dargestellten Varianten umzusetzen.

Des Weiteren wird im Rahmen der Machbarkeitsstudie eine Verbesserung der Zufahrtssituation zur Unterführung der Buchholzstraße geprüft. Dies soll im Zusammenhang mit dem von der Deutschen Bahn angestrebten zweigleisigen Ausbau der S11 erfolgen, da der Brückenausbau ohnehin nötig wird.

Hier wird als Grundvoraussetzung gesehen, dass die zurzeit einspurige Unterführung in jedem Fall zweispurig ausgebaut werden muss, um dem erwartungsgemäß ansteigenden Verkehrsstrom auf dieser Achse gerecht zu werden. Bereits im Gutachten von 2017 wurde eine gradlinige Zuwegung von der Buchholzstraße zur Mülheimer Straße über das Gewerbegebiet Kuhlerbusch empfohlen, die so dann auch in den Entwurf des Flächennutzungsplans 2035 aufgenommen wurde.

2. Inhalt der Machbarkeitsstudie

In der vorliegenden Machbarkeitsstudie arbeitet das Planungsbüro VIA für die Verkehrsführung vier Varianten aus, welche auf ihre Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität und Flächeninanspruchnahme untersucht werden. Die folgenden drei Abbildungen zeigen die bereits aus der Voruntersuchung 2016/2017

stammenden Varianten 4, 4K und 5K, wobei bei den beiden letzten Varianten die Schließung der Bahnüberführung Tannenbergstraße für den Kfz-Verkehr vorausgesetzt wird. Im Hinblick auf eine mögliche Weiterführung einer Straße über den Bahndamm und eine verlegte Brüderstraße in Richtung des Autobahnanschlusses A 4 Bensberg als „Mobilitätsband“ wird eine zusätzliche **Variante 10K** untersucht.



Abbildung 2: Variante 4, VIA 2019

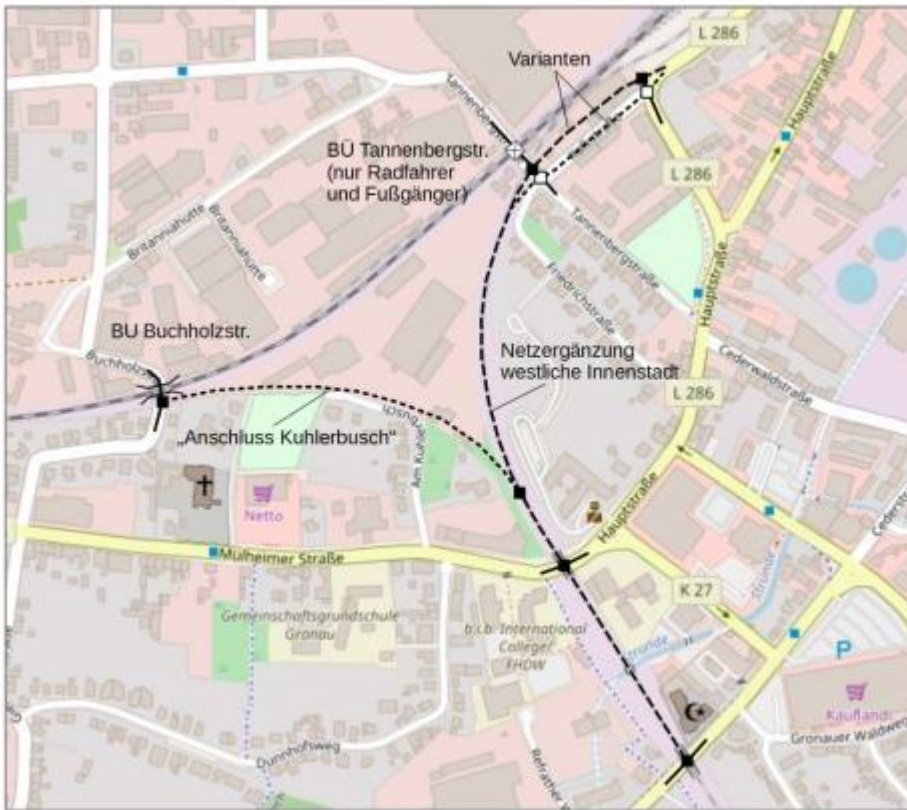


Abbildung 3: Variante 4K, VIA 2019



Abbildung 4: Variante 5K, VIA 2019

Wirkung der Varianten

Die Machbarkeitsstudie stellt hinsichtlich der Wirkung der einzelnen Varianten gesamtheitlich heraus, dass die „Netzergänzung westliche Innenstadt“ (Refrather Weg/Mülheimer Straße – Kalkstraße) einen erheblichen Teil der Verkehre der westlichen Innenstadt und Gronau aufnehmen würde. Dies gilt insbesondere für die Ströme zwischen der Innenstadt und Refrath bzw. in der Variante 10K bis zum Autobahnanschluss A 4.

Der „Anschluss Kuhlerbusch“ (Bahnunterführung Buchholzstraße – Mülheimer Straße/Refrather Weg) würde neben den Verkehren, die bisher über den Bahnübergang Tannenbergstraße fahren, auch einen Teil der Verkehre über die Stationsstraße als auch durch den Tunnel der L 288 aufnehmen. Bei einer Schließung des Bahnübergangs Tannenbergstraße für den Kfz-Verkehr (vgl. Variante 4K und 5K) würde es sogar zu einer Entlastung der Mülheimer Straße zwischen Gronauer Mühlenweg und der Buchholzstraße sowie der Buchholzstraße südlich der Bahntrasse kommen.

Dies bedeutet, dass durch die Neubaustrecken eine Entlastung im innerstädtischen Bereich geschaffen würde, wodurch ein Puffer für eine zukünftige Siedlungsentwicklung auf dem angrenzenden Zanders-Gelände entstünde. Die verkehrlichen Auswirkungen, die eine neue Entwicklung auf dem Zanders-Gelände hätte, konnte im Gutachten noch nicht berücksichtigt werden, dazu ist die Zukunft nach wie vor zu ungewiss.

Verkehrsqualität an den Knoten (siehe Abbildung 5 und 6)

Bei Betrachtung des Kfz-Verkehrs weisen die Knoten der Netzergänzung auch in den Spitzenstunden eine ausreichende Verkehrsqualität auf (Qualitätsstufe D, welche bei Knotenpunktplanungen mindestens anzustreben ist) (siehe Abbildung 6).

Auf den Fußgänger- und Radfahrerfurten der Knotenpunkte in allen Varianten wird teilweise nur eine mangelhafte Verkehrsqualität (Qualitätsstufe E) erreicht, was einer maximalen Wartezeit von mehr als 70 Sekunden entspräche. Allerdings ließe sich durch den Einbau von Fahrbahnteilern (Mittelinseln zum Queren der Fahrbahn) eine Verbesserung der Verkehrsqualität für den Fuß- und Radverkehr erreichen. Lediglich am Knoten Netzergänzung/Refrather Weg wäre eine Verbesserung nicht zu allen Tageszeiten für die Fußgänger- und Radfahrer durch einen Fahrbahnteiler gegeben.

Der Punkt „dto. ohne Anbindung Tannenbergstraße“ wurde in Abbildung 5 in zwei Varianten nicht untersucht, da die Varianten (4K und 5K) bereits mit der Zufahrt Tannenbergstraße eine befriedigende Qualitätsstufe (C) haben. Die Bahnüberführung wäre in diesen Varianten für den Kfz-Verkehr, wie bereits weiter oben im Text erwähnt, gesperrt.

Nr.	Knotenpunkt		Morgenspitzenstunde			Nachmittagsspitzenstunde		
			V4	V4K	V5K	V4	V4K	V5K
1	Netzergänzung/ Kalkstr./ Tannenbergsr.	nur Kfz	D	C	C	E	C	C
		Kfz+Rad+Fuß	E	E ¹⁾	E ¹⁾	E	E ¹⁾	E ¹⁾
2	dto. ohne Anbindung Tannenbergsr.	nur Kfz	D	nicht untersucht		D	nicht untersucht	
		Kfz+Rad+Fuß	E	nicht untersucht		E	nicht untersucht	
3	Netzergänzung/ "Anschluss Kuhlerbusch"	nur Kfz	-	B	D	-	B	D
		Kfz+Rad+Fuß	-	D	E	-	D	E
4	Netzergänzung/ Hauptstr./ Mülheimer Str.	nur Kfz	D	C	C	D	D	D
		Kfz+Rad+Fuß	E	D	D	E	D	D
5	Netzergänzung/ Refrather Weg	nur Kfz	C	D	C	D	D	D
		Kfz+Rad+Fuß	E	E	E	E	E	E

1) Radverkehr auf der Fahrbahn: E; sonst: C

Abbildung 5: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs an den Knoten, VIA 2018



Abbildung 6: Übersicht Lage Knotenpunkte, Amt für Liegenschaftskataster und Geoinformation, Rhein. Bergischer Kreis, 2019

Flächenbedarf

Es zeigt sich in der Machbarkeitsstudie, dass der Flächenbedarf bei der Variante 4 (Abbildung 2) aufgrund der fehlenden Verbindung zur Bahnunterführung

Buchholzstraße am geringsten ist. Bei den Varianten mit „Anschluss Kuhlerbusch“ wird für die Variante 4K (Abbildung 3) etwas weniger Fläche benötigt als für die Variante 5K (Abbildung 4). Vor allem ist festzustellen, dass das innerhalb des ehemaligen Gleisdreiecks liegende Grundstück in der Variante 4K (im Gegensatz zur Variante 5K) nicht zerschnitten, sondern nur an den Rändern angeschnitten wird. Seitens der Deutschen Bahn AG wurde Bedarf für das Abstellen von mehreren S-Bahnzügen angemeldet. Bei der Variante 5K würde dieser Bedarf dazu führen, dass die Straße von den Gleisanlagen abrücken müsste, um parallel zu den Gleisen zusätzliche Gleise zum Abstellen der S-Bahnen unterbringen zu können. In den anderen Varianten bliebe diese Fläche durch die Dreiecksform erhalten und die Deutsche Bahn hätte Platz für ihre Planungen für die S-Bahn-Abstellanlagen.

Die Planungen für das Brückenbauwerk und die Straße in dem Bereich zeigen, dass nur marginal in Privatgrundstücke eingegriffen werden muss.

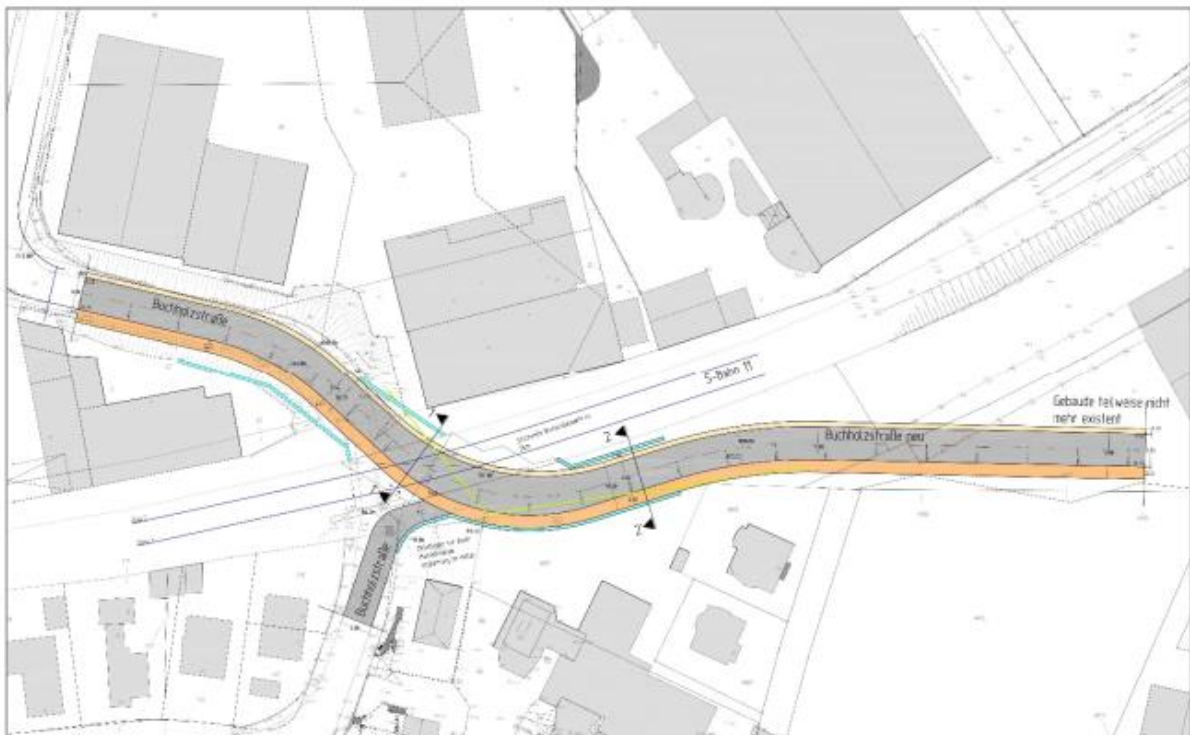


Abbildung 7: Straßenplanung im Bereich des Brückenbauwerks Buchholzstraße, VIA 2019

Im Bereich der Tannenbergsstraße wäre die Straßenführung ohne eine teilweise Einbeziehung des Grundstücks, auf dem der Fressnapf an der Kalkstraße steht, Flurstücks 213 (vgl. Abbildung 8) unvorteilhaft, da die Achsen der Netzergänzung (Refrather Weg/Mülheimer Straße – Kalkstraße) und der Kalkstraße (mit Berücksichtigung des Flurstücks 226) am Knoten Tannenbergsstraße um 12,20 m versetzt liegen würden.



Abbildung 2: Lage der Straßenachsen bei einer Führung ausschließlich auf der bestehenden Kalkstraße mit Flurstück 226, VIA 2019

Brückenbauwerk

Um die Wohnbebauung der Buchholzstraße zu schonen, sehen die Planungen vor das Brückenbauwerk von seiner jetzigen Position aus weiter in Richtung Osten zu verschieben. Die Verschiebung des Brückenbauwerks geht mit dem geplanten Straßenverlauf einher.

Das neue Brückenbauwerk würde aufgrund der Führungsform der geplanten Straße (vgl. Abbildung 7) in seiner Stützweite breiter werden als das jetzige Bauwerk (siehe Anlage 2 und 3).

Kosten (Ermittlungsstand 2019)

Die Kosten für den Ersatz des bestehenden Brückenbauwerks an der Buchholzstraße belaufen sich laut Gutachter für das gesamte Ingenieurbauwerk auf rund 5.250.000 Euro brutto (Kosten für Planung und Bau, ggf. Zusatzkosten nicht inbegriffen die durch das Bauen im Gleisbereich auf Seiten der DB entstehen).

Die Kosten für den Straßenneubau (Fahrbahn und Nebenflächen) im Bereich der Unterführung Buchholzstraße würden laut Gutachter rund 1.450.000 Euro brutto betragen. Die Kosten für die übrigen Straßenbereiche sind noch nicht ermittelt worden.

Zusammenfassung Variantenvergleich

Bei der Analyse aller Varianten kommt das Büro VIA in der vorliegenden

Machbarkeitsstudie zum Ergebnis, dass die „Netzergänzung westliche Innenstadt“ (Kalkstraße – Mülheimer Straße/Refrather Weg) den Bereich der westlichen Innenstadt deutlich vom motorisierten Individualverkehr entlasten würde.

Die Variante 4 stellt ohne den „Anschluss Kuhlerbusch“ (Buchholzstraße über das Gleisdreieck zum Refrather Weg) aus verkehrlicher Sicht eine nicht befriedigende Lösung für die Nord-Süd-Verkehre dar.

Da die bahnparallelen Verkehrsströme von untergeordneter Bedeutung seien, könne eine Streckenführung parallel zum Bahngleis (wie in Variante 5K) entfallen. Die Hauptverkehrsbeziehungen beständen in Nordwest-Süd- und in Nordost-Süd-Richtung. Auch würden die Grundstücke des ehemaligen Gleisdreiecks durch die T-Form der Straße zerschnitten.

Die Ausgestaltung der Neubaustrecken gemäß der **Variante 4K** stellt insgesamt laut Gutachter die zu bevorzugende Variante dar, die die Verwaltung nach eigener Prüfung ebenfalls als die zu verfolgende Lösungsvariante ansieht. Die verkehrlichen Entlastungen auf den umliegenden Straßen durch diese Variante können der nachstehenden Abbildung entnommen werden.

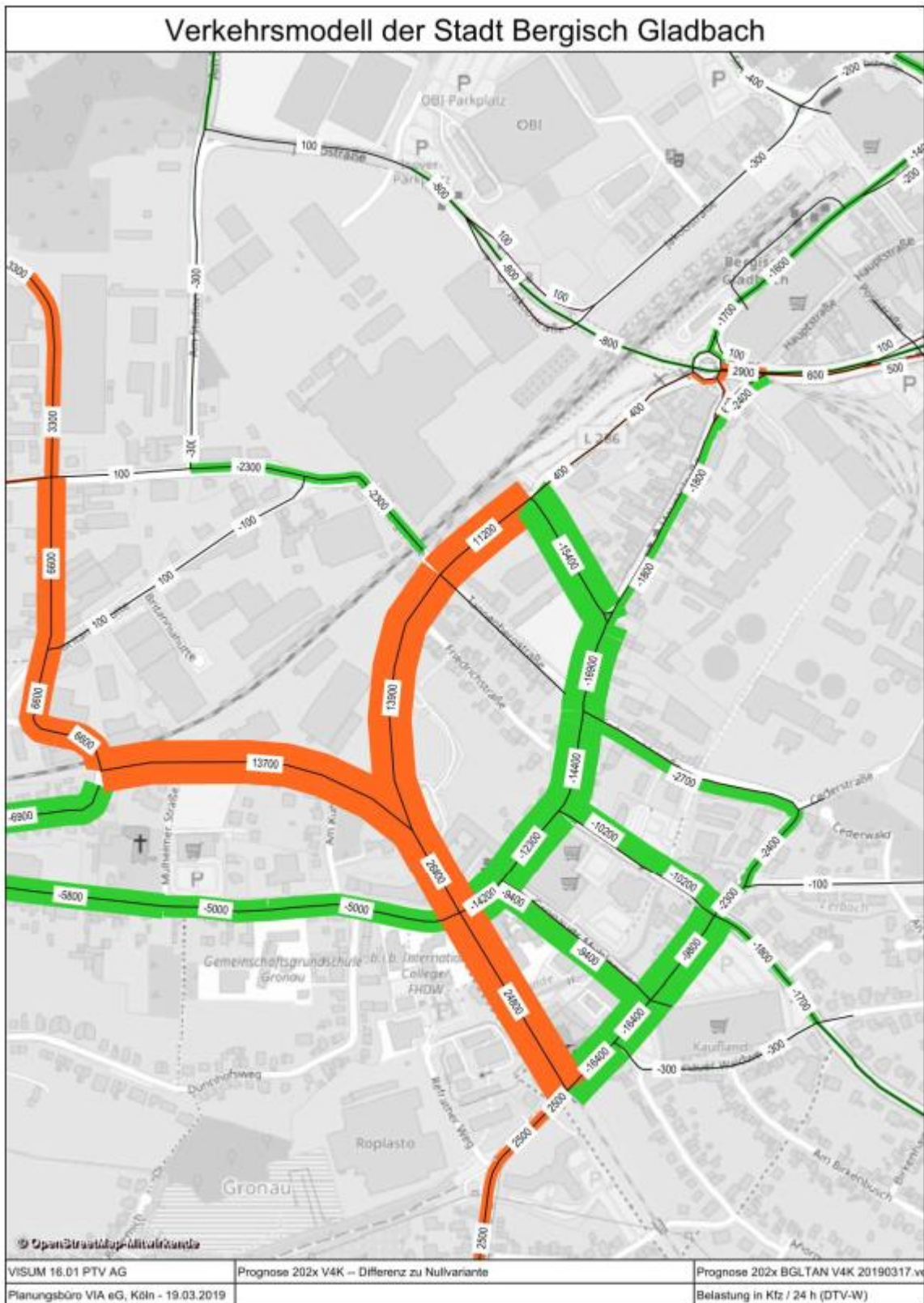


Abbildung 9: Prognosevariante 4K – Differenzbelastung zur Prognose-Nullvariante in Kfz /24 h (DTV-W)

Langfristig ist mit der Variante 10K als „Mobilitätsband“ eine Verlängerung des Bauvorhabens in der Variante 4K auf dem Kuhlerbusch-Gelände in Richtung der Autobahn A 4 möglich. Hierzu müssten die verkehrlichen Auswirkungen,

insbesondere an den betroffenen Knotenpunkten, in einer weiteren Machbarkeitsstudie untersucht werden. Die verkehrliche Entlastung bei dieser Variante ist laut Gutachter am höchsten von allen dargestellten Varianten. Neben den Entlastungen durch die Variante 4K werden auch die Verkehre der Bensberger Straße im größeren Umfang hier abgezogen.

3. Empfehlung der Verwaltung:

Die Verwaltung empfiehlt unter den Gesichtspunkten Verkehrsprognose, Verkehrsqualität an den Knotenpunkten sowie Flächeninanspruchnahme die Variante 4K weiter zu verfolgen. Da in der Machbarkeitsstudie die verkehrlichen Auswirkungen, die sich durch eine intensivere Nutzung des Zanders-Geländers und durch die neuen FNP-Flächen ergeben können, noch nicht berücksichtigt werden konnten, empfiehlt die Verwaltung, eine weitere Untersuchung, auch als Vorstufe für eine Vorplanung für den Bebauungsplan Gleisdreieck, zu beauftragen. Dies sollte geschehen, wenn sich abzeichnet, wie es mit dem Zanders-Gelände weitergeht. Die weitere Beauftragung der Machbarkeitsstudie steht unter dem Vorbehalt der Finanzierung.

Anlagen:

1. Machbarkeitsstudie „Gleisdreieck“ in Bergisch Gladbach (VIA 2019)
2. Bahnunterführung Buchholzstraße Schnitte 1 und 2
3. Bahnunterführung Buchholzstraße Grundriss
4. Straßenplanung Bahnunterführung Buchholzstraße Draufsicht
5. Straßenplanung Bahnunterführung Buchholzstraße Schnitte
6. Kostenschätzung (Brückenbauwerk und Straßenplanung)
7. Flächenstudie Variante 4
8. Flächenstudie 4K
9. Flächenstudie 5K

