

Stadt Bergisch Gladbach
Der Bürgermeister
Federführender Fachbereich
Mobilität und Stadtentwicklung

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0285/2024
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	11.06.2024	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt

S-Bahnausbau: Führung MIV

Inhalt der Mitteilung:

In der von der Deutschen Bahn in Abstimmung mit der Stadt Bergisch Gladbach gemeinsam beauftragten Verkehrsuntersuchung „Verkehrsgutachten BÜ Tannenbergstraße“ (Drucksachenummer 0715/2023) wurden die Querungsmöglichkeiten mit der S-Bahnstrecke für alle Verkehrsarten untersucht. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Bahnüberführung Tannenbergstraße geschlossen werden muss, da aufgrund der hohen Schließzeiten der Rückstau das Verkehrsnetz in der Stadt zum Erliegen bringen würde.

Zum „Verkehrsgutachten BÜ Tannenbergstraße“ wurde das Planungsbüro VIA um eine fachliche Stellungnahme gebeten. Die Ergebnisse der fachlichen Stellungnahme sind im Weiteren dargestellt.

Das Gutachten der Deutschen Bahn in Abstimmung mit der Stadt Bergisch Gladbach sieht dabei grob die folgenden Maßnahmen vor:

- Ausbau der Buchholzstraße für den Pkw
- Keine Maßnahmen für den Schwerlastverkehr/Gefahrguttransport
- Lichtsignalanlage (LSA) auf der Stationsstraße zur Regelung der Fußgängerströme und Änderung des Parkleitsystems
- Neuer Tunnel an der Tannenbergstraße für zu Fußgehende und Radfahrende

Im Gutachten werden diese Maßnahmen als Planzustand i) modifiziert Variante 2 benannt. Die fachliche Bewertung durch das Büro VIA kommt zu dem Ergebnis, dass die im Gutachten untersuchte Planzustand i) modifiziert Variante 2 keine mindestens erforderliche Ausgleichsmaßnahme zur Beseitigung des Bahnübergangs Tannenbergstraße darstellt. Die mit der Schließung des Bahnübergangs entfallende Querungsmöglichkeit für den Kfz-Verkehr belastet die verbleibenden Querungs- bzw. Umfahrungsmöglichkeiten im Bereich Innenstadt/ Gronau in einem **nicht vertretbaren Maß**.

Im Weiteren werden die vorgeschlagenen Maßnahmen näher erläutert und bewertet.

Buchholzstraße

Die Empfehlung des Gutachters für den Kfz-Verkehr lautet, die Buchholzstraße und den Tunnel dort auszubauen und den Radverkehr auf der Straße zu führen. Es würde zu einer Verkehrssteigerung von rund 2.600 Kfz pro Tag kommen, was die Anwohnenden deutlich stärker belasten würde.

Um die Straße auszubauen, müssten zudem die Bäume in der Straße gefällt werden, die dortigen Parkplätze im Straßenraum würden entfallen und für den Ausbau der Fahrbahn und Gehwege würden zudem teilweise Privatgrundstücke benötigt.

Verkehrstechnisch erscheint es unproblematisch, die Verkehrsmenge von 7.400 Kfz/24 h auf dem geplanten 6,00m Querschnitt perspektivisch abzuwickeln, wenn die Strecke dabei für den Lkw-Verkehr gesperrt würde. Die Buchholzstraße wird jedoch von anliegender Wohnbebauung geprägt, so dass hier eine Vielzahl von Einwohner:innen von zusätzlichen Lärm- und Schadstoffemissionen betroffen wären.

Für den Radverkehr können, bei der Querschnittsbreite von 6,00m, keine separaten Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Es bestünde teilweise die Möglichkeit, die Gehwege für den Radverkehr freizugeben, was allerdings, angesichts von abschnittswisen Gehwegbreiten, unter 2,50 m zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen würde. Zudem ist eine solche Führungsform für den Radverkehr wenig attraktiv.

Die Belastung der Buchholzstraße liegt in der Prognose bereits im Übergangsbereich zwischen den Belastungsbereichen I und II der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010). Im Belastungsbereich II empfiehlt die ERA den Einsatz von Schutzstreifen (ggf. in Kombination mit Freigabe von Nebenanlagen) oder die Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ (VZ 239 mit VZ 1022-10). Weiterhin spricht die kurvenreiche und unübersichtliche Führung im Bereich der Eisenbahnüberführung für die Anlage von Radfahrstreifen oder benutzungspflichtigen Radwegen gemäß der ERA. Hierfür besteht aber auch, nach der Aufweitung der Unterführung auf das vorgesehene Maß, kein ausreichender Raum.

Schwerlastverkehr/Gefahrguttransport

Aktuell ist der Bahnübergang Tannenbergstraße Bestandteil des Lkw-Vorrangroutennetzes und verbindet die nördlich der Bahntrasse gelegene Gewerbegebiete mit dem südlichen Stadtgebiet. Eine Ersatzmaßnahme für Lkw ist seitens des Gutachters nicht vorgesehen.

Die Buchholzstraße kann aufgrund der Kurven nicht für den Schwerverkehr freigegeben werden. Die Schleppkurven der Lkw verhindern die Möglichkeit einer Begegnung. Da der Lkw-Verkehr auch künftig nicht über die Buchholzstraße geführt werden kann, wird als Alternative der Umweg über die Mülheimer Straße und den Duckterather Weg genannt, zumal für den Lkw-Verkehr außer dem Tunnel der L 288 keine andere Bahnquerung auf dem Gebiet der Stadt Bergisch Gladbach zur Verfügung steht. Für Gefahrguttransporte ist der Tunnel indes gesperrt. Da ein Großteil der Lkw-Verkehrserzeugung nördlich der Eisenbahnstrecke im Bereich des Gewerbegebiets West stattfindet, muss ein Großteil der verlagerten Lkw-Fahrten auch die Hermann-Löns-Straße nutzen. Die Mülheimer Straße und die Hermann-Löns-Straße werden stark von anliegender Wohnbebauung geprägt, sodass hier eine Vielzahl von Einwohner:innen von zusätzlichen Lärm- und Schadstoffemissionen betroffen wären.

Stationsstraße

Darüber hinaus würde es eine erhebliche Mehrbelastung auf der Stationsstraße mit rund 1.500 zusätzlichen Kfz und Schwerlastverkehr geben (Prognosenufall 2035: 12.70014.200 Kfz/24h, Planfall 14.200 Kfz/24h), wenn die nachstehenden Maßnahmen greifen.

Um den Verkehr in der Stationsstraße bewältigen zu können, schlägt der Gutachter zwei Maßnahmen vor:

1. Eine Änderung des bestehenden Parkleitsystems in der Innenstadt (Verlagerungspotenzial von ca. 1.700 Kfz/24h in der Stationsstraße)
2. Eine LSA für zu Fußgehende auf der Stationsstraße

Beide Maßnahmen hält die Stadtverwaltung nicht für zielführend und in der Umsetzung führt nicht realistisch.

1. Änderung Parkleitsystem

Der Gutachter prognostiziert eine Verkehrsentslastung auf der Stationsstraße von 1.700 Kfz/24h bei einem veränderten Parkleitsystem.

Es ist anzunehmen, dass die ortskundigen Besucher der Innenstadt das von Ihnen gewünschte Ziel auf den bekannten und gewohnten Routen ansteuern. Lediglich eine Information über ausgeschöpfte Parkraumkapazitäten wäre für viele Ortskundige ein Anlass, ein anderes Ziel mit freien Kapazitäten anzusteuern. Parkleitsysteme dienen – bei freien Parkraumkapazitäten – in erster Linie der Orientierung für Ortsunkundige, die wahrscheinlich in der Stationsstraße die Minderheit der Verkehrsteilnehmenden bilden dürften. Es ist daher anzunehmen, dass die vorgeschlagene Änderung des Parkleitsystems nicht in vollem Umfang zu der prognostizierten Wirkung einer Verminderung der Verkehrsstärke in der Stationsstraße führt. Daher ist mit einer höheren Verkehrsbelastung als prognostiziert auf der Stationsstraße zu rechnen.

Kraftfahrende aus Richtung Refrath und Gronau hätten einen rund 1,6 km längeren Weg, wenn sie die Rheinberg-Passage oder das Löwen-Citycenter zum Ziel haben.

2. LSA auf der Stationsstraße

Eine LSA in der Stationsstraße, die über 16.000 zu Fußgehende täglich nutzen sollen (Tendenz deutlich steigend beim Ausbau der S-Bahntaktung und Entwicklung Zanders), kann die Fußgängerströme nach Einschätzung der Verwaltung und des Gutachterbüros VIA nicht lenken.

Zudem wäre in jedem Fall hiermit eine Erhöhung der mittleren Wartezeit für den starken querenden Fußverkehr verbunden, der im Bestand bevorrechtigt ist und der daher praktisch keine Wartezeiten aufweist. Hierdurch würde die Attraktivität der Fußwegeverbindung zwischen Bahnhof/Busbahnhof und der Fußgängerzone und dem Zanders-Quartier geschmälert, dass Ansinnen eine attraktive Anbindung für Bahnreisende in von zu nach Bergisch Gladbach konterkariert. go.Rheinland räumte

dies selber in den zuletzt geführten Projektgesprächen ein. Zum einen gibt es mehrere Querungsstellen, die signalisiert werden müssten. Zum anderen ist damit zu rechnen, dass sich – wie bereits in einer Erhebung im Jahr 2009 ermittelt – ein erheblicher Anteil der Zufußgehenden nicht regelkonform verhält und entweder bei Rot oder abseits der Lichtsignalanlage die Fahrbahn quert. Hierdurch wäre mit einer Zunahme des Unfallgeschehens zu rechnen. Bereits im Bestand ist die Stationsstraße ein Unfall-Hotspot. So fanden in den Jahren 2020 bis 2022 jeweils zwei bis drei Unfälle mit Personenschaden statt – in einem Bereich von nur ca. 200 m Länge.

Ein LSA für Fußgänger wäre auch mit Nachteilen für den Kfz-Verkehr verbunden. Mit den folgenden Annahmen:

- Umlaufzeit von 75 s
- Zwischenzeiten von insgesamt 8 s
- Freigabezeit von 32 s für den Kfz-Verkehr
- Freigabezeit 35 s für den Fußverkehr

würde im Bestand (Zählung) sowohl für den Fußverkehr als auch den Kfz-Verkehr noch eine gute Verkehrsqualität erreicht (Qualitätsstufe A/B). Der Fußverkehr müsste mit einer maximalen Wartezeit von 30 s rechnen. Unter den Bedingungen einer um ein Viertel gesteigerten Kfz-Verkehrsstärke (Planzustand i) 2035 modifiziert Variante 2) würde der Kfz-Verkehr nur noch eine ungenügende Verkehrsqualität (Qualitätsstufe F) aufweisen. Erst bei Verkürzung der Freigabezeit für den Fußverkehr auf 30 s würde für alle Verkehrsteilnehmenden eine befriedigende Verkehrsqualität hergestellt, die aber bei kurzfristig nur wenig höherem Verkehrsaufkommen auf einen nicht mehr ausreichenden Zustand „umkippen“ kann. Bereits eine weitere Steigerung der Verkehrsstärke um 10 % bewirkt die Bewertung der Fußgänger-Lichtsignalanlage mit der Qualitätsstufe F, was mit einer mittleren Rückstaulänge von 22 Fahrzeugen (132 m) verbunden wäre. Auch hätte der Fußverkehr eine maximale Wartezeit von 45 s in Kauf zu nehmen. Das Problem des zähflüssigen bis stockenden Verkehrsablaufs mit der damit verbundenen Gefahr eines Rückstaus in den Kreisverkehr Driescher Kreuz wäre damit allerdings nicht gelöst. Der so zu erwartende stockende Verkehrsfluss würde zudem, in den kommenden Jahren durch Verbrennungsmotoren, die Abgasbelastungen für den gesamten Bereich erhöhen; was ebenfalls im Widerspruch zu den angestrebten städtebaulichen Verbesserungen stünde.

Auch der Busverkehr hätte durch eine LSA-Schaltung in nicht unerheblichem Maße längere Fahrzeiten und eine größere Verspätungsanfälligkeit, wodurch er zwangsläufig unattraktiver würde.

Tunnel an der Schnabelsmühle

Der östliche Tunnelmund befindet sich im Zulauf auf den Kreisverkehr Schnabelsmühle. Kraftfahrer:innen aus Richtung Gronau und Refrath, aber auch aus unmittelbarer Nähe des Kreisverkehrs Driescher Kreuz müssen eine mit einem U-Turn am Kreisverkehr Schnabelsmühle verbundene Umwegfahrt durchführen, um den Tunnel nutzen zu können. Für diese Verkehrsströme ist der Weg über die Stationsstraße in der Regel zeitlich kürzer und daher der Tunnel vielfach keine Alternative. Zudem tragen gerade diese U-Turns im Kreisverkehr zu einem Gefahrenpotenzial bei, wie ein kürzlich von der Stadt beauftragtes Sicherheitsaudit für den Kreisverkehr Schnabelsmühle ergeben hat.

Optimierung LSA-Schaltung

Der für den Prognosenullfall 2035 prognostiziert Verkehr kommt bei drei Knotenpunkten zu einer Qualitätsstufe von E oder F, womit die Knoten nicht mehr ausreichend leistungsfähig sind. An diesen drei Knotenpunkten

- LSA Richard-Zanders-Straße/Refrather Weg/Cederstraße
 - LSA Mülheimer Straße/Buchholzstraße/Gierather Straße
 - LSA Gronauer Mühlenweg/Refrather Straße
- könnten durch eine Optimierung des Festzeit-Signalprogramms der Verkehr leistungsfähig abgewickelt werden.

An allen anderen Knotenpunkten, die Mehrverkehre aufnehmen müssen, kommt es nur zu geringen Verschlechterungen, die aber alle noch mindestens die Qualitätsstufe D aufweisen.

Weiteres Vorgehen der Verwaltung

Zum einen werden die Gespräche mit der DB Infra Go und go.Rheinland zeitnah fortgeführt, um für alle Parteien tragbare Ersatzmaßnahmen für die Schließung des Bahnübergangs Tannenbergsstraße zu ermitteln. Hierbei ist indes zu berücksichtigen, dass im Rahmen des derzeit laufenden Beteiligungsverfahrens zum Planfeststellungsverfahren 2.1. – Ausbau S 11 - eine möglichst kurzfristige Entscheidung der Stadt Bergisch Gladbach hinsichtlich einer solchen Ersatzlösung erwartet wird.

Zum anderen hat die Stadtverwaltung ein weiteres Gutachten beauftragt, das zur Lösung der entstehenden verkehrlichen Probleme auch den Bau von ggf. neuen Straßen untersuchen soll.

Sobald diese Ergebnisse vorliegen, wird die Verwaltung diese dem Ausschuss vorstellen und Lösungsvorschläge unterbreiten.