

Der Landrat

Landrat • Postfach 20 04 50 • 51434 Bergisch Gladbach

Stadt Bergisch Gladbach
z.Hd. Wibke Krause

per E-Mail

Dienststelle: Amt für Mobilität, Klimaschutz
und regionale Projekte
Sachgebiet ÖPNV
Kreishaus Heidkamp
Trakt E, 1. Etage

Öffnungszeiten: nach Vereinbarung

Buslinie: 227, 400
Haltestelle Kreishaus

Bearbeiter/in: Herr Rombelsheim
Telefon: 02202 13-2783
Telefax: 02202 13-102479
E-Mail: oepnv@rbk-online.de

Zeichen: 84.1
Datum: 25.01.2024

Verkehrsgutachten BÜ Tannenbergstraße, hier: Variantenprüfung Stationsstraße

Bewertung durch den Rheinisch-Bergischen Kreis als Aufgabenträger für den ÖPNV

Sehr geehrte Frau Krause,

Sie baten uns zu o.g. Thema um eine Einschätzung aus ÖPNV-Sicht, die wir Ihnen hiermit gerne zukommen lassen.

Die Deutsche Bahn plant, die Kapazität im Kölner S-Bahn-Netz zu steigern, um dem prognostizierten Wachstum der Reisendenzahlen Rechnung zu tragen. Mit dem Ausbau der S-Bahn-Linie S 11 zwischen Köln Hbf. und Bergisch Gladbach soll der S-Bahn-Takt zunächst auf 10 Minuten und hiernach weiter auf nahezu fünf Minuten verdichtet werden.

Diese Ausbaumaßnahme begrüßen wir ausdrücklich.

Mit der Ausbaumaßnahme geht nach dem derzeitigen Stand der Planungen jedoch die Schließung des Bahnübergangs (BÜ) Tannenbergstraße einher.

Auf der Grundlage einer Verkehrszählung am 15.09.2022 wird der BÜ Tannenbergstraße laut Gutachten täglich von 126 Bussen befahren. Ein Großteil dieser Fahrten sind Betriebsfahrten zwischen dem Busbahnhof und dem von den Verkehrsunternehmen wupsi und RVK gemeinsam genutzten Betriebshof an der Damaschkestraße. Bis zur perspektivisch vorgesehenen Aufgabe dieses Betriebshofs gelangen die Busse ab dem Zeitpunkt der Sperrung des BÜ Tannenbergstraße nur noch über Umwege zum Betriebshof. Diese Umwegfahrten würden erhebliche Mehrkosten bei den Verkehrsunternehmen verursachen, die sich bei der genannten Zahl an Bussen voraussichtlich im mittleren sechsstelligen Bereich pro Jahr bewegen werden. Die Mehrkosten resultieren in einem erhöhten Zuschussbedarf des Kreises an die Verkehrsunternehmen und führen somit über die Kreisumlage mittelbar auch zu einer Zusatzbelastung für die Stadt Bergisch Gladbach.

Sofern die geplanten neuen Betriebshöfe der Verkehrsunternehmen nicht bereits vor der Schließung des BÜ Tannenbergstraße vollumfänglich betriebsbereit zur Verfügung stehen, wird angeregt, eine Abwicklung der Betriebsfahrten primär über die Jakobstraße zu ermöglichen, damit der Betriebshof an der Damaschkestraße ohne größere Umwegfahrten erreicht werden kann. Falls die Zahl der erforderlichen Betriebsfahrten bzw. die zurückzulegenden Distanzen durch eine größere, näher am Busbahnhof gelegene Abstellanlage reduziert werden könnte, wäre in Absprache mit dem Verkehrsunternehmen zu prüfen, welcher Platzbedarf hierfür erforderlich wäre und welche weiteren betrieblichen Voraussetzungen erfüllt sein müssten.

Darüber hinaus wird gutachterlich festgestellt, dass die Verkehrsbelastung der Stationsstraße im Bereich des Busbahnhofs mit einer Schließung des BÜ Tannenbergstraße weiter ansteigt. Im Vergleich zum Prognosenullfall 2035 ist im Planzustand i) ein Anstieg der Verkehrsbelastung von bis zu 3.200 Kfz/Tag auf 15.900 Kfz/Tag zu erwarten. Neben der bereits heute problematischen Zufahrt vor allem aus den südwestlich vom S-Bahnhof gelegenen Stadtteilen wird darüber hinaus ein Anstieg der Verkehrsbelastung im Zulauf auf der Paffrather Straße zwischen Reuterstraße und Stationsstraße erwartet.

Zurecht stellt der Gutachter fest, dass die Stationsstraße eine hohe Bedeutung für den Linienverkehr hat. Mit Ausnahme einer täglichen Fahrt der Linie 438 verkehren alle Linien bei Zu- und Abfahrt zum/vom Busbahnhof über die Rampe der Stationsstraße hinauf zur Paffrather Straße. Im Bereich des Busbahnhofs wird die Stationsstraße genutzt, um sowohl die Bussteige am S-Bahnsteig als auch die auf der Seite der Stationsstraße gelegenen Bussteige anfahren zu können. Die Kapazität des Busbahnhofs kann nur vollständig genutzt werden, wenn eine Wendemöglichkeit über die Stationsstraße besteht. Somit werden über die Stationsstraße derzeit täglich 1.700 Busfahrten abgewickelt.

Aus Sicht des Gutachters ist eine Mehrbelastung auf der Stationsstraße in den Planungszuständen i) modifiziert Variante 2, iv) und v) mit bis zu 1.500 zusätzlichen Kfz/24 h akzeptabel. Mit Planzustand i) modifiziert Variante 2 sei eine hinreichende Ausgleichsmaßnahme gegeben.

Diese Auffassung des Gutachters teilen wir nicht.

Die Zu- und Ausfahrt in bzw. aus dem Busbahnhof kostet bereits heute viel Zeit – vor allem dann, wenn für das Wenden eines Busses auch der Bereich der Stationsstraße in Höhe des Busbahnhofs befahren werden muss. Die zahlreichen Rückstauungen auf der Stationsstraße führen vor allem in den Hauptlastzeiten zu Verspätungen. Hinzu kommen die Verspätungen, die auf den Zulaufstrecken, insbesondere aus Richtung Südwesten entstehen. Diese Verspätungen führen regelmäßig dazu, dass fahrplanmäßig bestehende Anschlüsse nicht gewährleistet werden können. Eine weitere Verschlechterung ist aus Sicht des Rheinisch-Bergischen Kreises als Aufgabenträger für den ÖPNV daher nicht akzeptabel.

Die zusätzlichen Kapazitäten auf der S 11 erzielen nur dann die gewünschte Wirkung, wenn auch der Busbahnhof hinreichend leistungsfähig und eine hinreichend gute Zubringerfunktion durch den ÖPNV gewährleistet ist. Dies gilt insbesondere dann, wenn analog zur Kapazitätsausweitung auf der S 11 auch das ÖPNV-Angebot ausgebaut wird. Die Schließung des BÜ Tannenbergstraße führt jedoch zu einer Verschlechterung der Erreichbarkeit und konterkariert damit die mit der Verkehrswende verknüpften Ziele.

Aufgrund der Staulagen in den Zuläufen vor dem Busbahnhof und den daraus resultierenden Verspätungen werden die Fahrpläne bereits heute in zunehmendem Maße zeitlich gestreckt, da nur auf diese Weise der Umfang von Verspätungen reduziert werden kann. Diese Fahrzeitverlängerungen machen den ÖPNV jedoch immer unattraktiver, so dass die mit der Angebotsausweitung auf der S-Bahn einhergehenden Ziele in zunehmendem Maße konterkariert werden. Für betriebliche Verbesserungen bei Zu- und Ablauf zum Busbahnhof verbliebe lediglich die Möglichkeit, eine Verkürzung der Laufwege von Buslinien aus Richtung Südwesten durch Entfall der Umwegfahrten über die Haltestellen „Poststraße“ und „Markt“ in Erwägung zu ziehen.

Aus Sicht des Rheinisch-Bergischen Kreis als Aufgabenträger für den ÖPNV müssen Behinderungen der Busse durch den allgemeinen Kfz-Verkehr in der Stationsstraße zur Verbesserung der Betriebsstabilität und der Sicherung von Anschlüssen weitestmöglich (bestenfalls auf Null) reduziert werden – wie im Optimalfall als Planzustand i) modifiziert Variante 1b im Gutachten oder wie zumindest zur Reduzierung der Behinderungen in Form von Busbevorrechtigungen als Maßnahmen K-7 und K-1a im Busbeschleunigungskonzept aus dem Jahr 2022 dargestellt. In Bezug auf das Busbeschleunigungskonzept sei zudem darauf hingewiesen, dass Maßnahmen zur Busbeschleunigung an anderen Stellen im Stadtgebiet keine hinreichende Wirkung erzielen, wenn die erreichten Fahrzeitgewinne bei der Zu- und Einfahrt zum Busbahnhof wieder verloren gehen.

Wir regen daher an, weiter nach Lösungen zu suchen, mit denen die Betriebsstabilität am Busbahnhof nicht nur erhalten, sondern auch verbessert werden kann. In diesem Zusammenhang sollte auch überlegt werden, ob Teile des Busbahnhofs und/oder die Abstellanlage auch in den nördlich oder östlich der S-Bahngleise gelegenen Bereich verlegt werden können.

Abschließend sei noch einmal erwähnt, dass jede neue ÖPNV-Nutzerin und jeder neuer ÖPNV-Nutzer zur Entlastung der Straßen in der Stadtmitte beiträgt. Hierzu muss das Angebot attraktiv sein – und das ist es nur, wenn es zuverlässig nutzbar ist.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Rombelsheim