Stadt Bergisch Gladbach Der Bürgermeister

Federführender Fachbereich **Stadtentwicklung**

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0370/2025 Öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	17.06.2025	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Planungsvarianten Eisenbahnüberführung Tannenbergstraße für Zufußgehende und Radfahrende

Beschlussvorschlag:

- 1. Für die Varianten 6, 4 und 3 soll eine Vorplanung incl. Kostenschätzung ausgearbeitet werden.
- 2. Sämtliche zur Vorplanung weiter auszuarbeitenden Varianten müssen folgende weitere Voraussetzungen zwingend erfüllen:
 - a. Anbindung an die noch zu planende Straßenüberführung (SÜ) Britanniahütte im Bereich des Gleisdreiecks.
 - b. Freihaltung der Trasse des heutigen Gleises 19 (Beginn der Bahndammtrasse) für künftige Mobilitätsnutzungen,
 - c. Erschließung des Grundstückes "Gleisdreieck" mittels separater Zuwegung neben der geplanten Straße zur SÜ Britanniahütte.

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
	Die Ersatzmaßnahme für den Bahnübergang Tannenbergstraße fördert den Fuß- und Radverkehr.	Mit der baulichen Umsetzung werden Stahl- und Betonmaterialien verbraucht, deren Herstellung, Transport und Einbau hohe CO²- Mengen freisetzt.

Finanzielle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Mehrerträge:		Mehraufwendungen:	
		lfd. Jahr	Folgejahre	lfd. Jahr	Folgejahre
konsumtiv:					
investiv:					
planmäßig:					
außerplanmäßig:					

Weitere notwendige Erläuterungen:

Keine Auswirkungen auf den Haushalt in diesem Planungsschritt, da die Planung von der DB InfraGO AG übernommen wird.

Personelle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Einsparungen:	Einstellungen:
planmäßig	Х		
außerplanmäßig:			
kurzfristig:			
mittelfristig:			
langfristig:			

Sachdarstellung/Begründung:

Das Büro Schüßler Plan wurde von der DB InfraGO AG mit der Planung der Eisenbahnüberführung für Fuß- und Radverkehr an der Tannenbergstraße als Ersatz für den bestehenden Bahnübergang beauftragt. Der Bahnübergang ist eine wichtige Querung für Zufußgehende, da die nächstgelegenen Möglichkeiten die Johann-Wilhelm-Lindlar-Straße bzw. die Buchholzstraße sind, um die Gleisanlage zu queren. Auch für den Radverkehr hat die Querung eine wichtige Bedeutung, da sie entlang der innerstädtischen Radroute F4 liegt.

Der MIV soll künftig über die neu seitens der Stadt zu planende Brücke Britanniahütte geführt werden.

Das Büro Schüßler Plan hat erste Ideen entwickelt, die im Weiteren vorgestellt werden. Bis zu drei dieser Ideen sollen im nächsten Schritt als Vorplanung ausgearbeitet werden.

Ungeachtet der Frage, welche der nachfolgend vorgestellten Varianten als Vorzugsvarianten in der Planung weiterverfolgt werden sollen, sind aus Sicht der Verwaltung zwingend folgende Aspekte bei allen Variantenvorschlägen zu berücksichtigen:

a. <u>Anbindung an die noch zu planende Straßenüberführung (SÜ) Britanniahütte</u> im Bereich des Gleisdreiecks

Einige der nunmehr vorgestellten Varianten berücksichtigen den Anschluss der künftigen Straße über das Gleisdreieck zur geplanten SÜ Britanniahütte nur unzureichend. Damit sowohl die Planung der EÜ F/R als auch die Planung der SÜ Britanniahütte sinnvoll aufeinander abgestimmt werden, ist es erforderlich, die künftige Anbindung unbedingt bereits zu berücksichtigen.

- b. Freihaltung der Trasse des heutigen Gleises 19 (Beginn der Bahndammtrasse) für künftige Mobilitätsnutzungen
 Das heute noch vorhandene Gleis 19 (ehemaliges Streckengleis in Richtung Bensberg) bildet den Zugang zur Bahndammtrasse. Ungeachtet der Frage, welche künftige Mobilitätsnutzung auf dem Bahndamm vorhanden sein wird, ist die vorhandene Trasse hierfür freizuhalten bzw. so zu berücksichtigen, dass die künftige Nutzung ohne größere Umplanungen im Bereich der EÜ F/R bzw. der SÜ möglich wird.
- c. Erschließung des Grundstückes "Gleisdreieck" mittels separater Zuwegung neben der geplanten Straße zur SÜ Britanniahütte.

 Um die künftige Nutzung des Grundstückes "Gleisdreieck" zu ermöglichen, ist es erforderlich, dieses aus Richtung Kalkstraße/Tannenbergstraße/Friedrichstraße neben der geplanten Straße über die SÜ in Richtung Britanniahütte zu erschließen. Insofern ist bei den künftigen Planungen für die EÜ F/R wie auch für die SÜ eine gesonderte solche Zuwegung ebenfalls unentbehrlich.

Zu den einzelnen Varianten wird folgendes ausgeführt:

Variante 1: Variante 1 ist von der Bauweise die kompakteste Variante, die aufgrund ihrer Führung am wenigsten Platz beansprucht. Aufgrund der erforderlichen Stützmauern an beiden Seiten kann der Weg als Angstraum wahrgenommen werden. Für den Radverkehr ist die kompakte Bauweise nicht geeignet. Fahrräder müssten geschoben werden, ob man mit einem Lastenrad oder einem Fahrrad mit Anhänger um die Kurve kommt, ist fraglich.

Das Büro Schüßler Plan schreibt zu dieser Variante, dass für die Radroute eine alternative Routenführung erforderlich sei. Dies wiederspricht dem städtischen Netz. Da die Eisenbahnüberführung an einer Hauptachse für den Radverkehr liegt, kann diese Variante seitens der Verwaltung nicht empfohlen werden. Grundsätzlich stellt diese Variante keinen angemessenen Ersatz für den Wegfall des Bahnübergangs Tannenbergstraße für den Radverkehr dar. Dies ist jedoch neben der Fußwegverbindung Hauptaufgabe der neuen Unterführung.

Variante 2 und Variante 3: Beide Varianten unterscheiden sich nur durch den Radius, der von Radfahrenden mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten befahren werden kann. Die Rampen sind jeweils an einer Seite mit einer Stützwand versehen, an der anderen Seite schließt eine Böschungsfläche an, sodass das Engegefühl und ein potentieller Angstraum minimiert werden. Bei Variante 3 gibt es neben der Böschung noch eine vergleichsweise ebene Fläche, was das Weitegefühl verstärkt. Gemeinsam haben beide Varianten, dass sie nicht über eine Treppenanlage für Zufußgehende verfügen, wodurch diese einen weiteren Weg zurücklegen müssen. Die Variante kollidiert mit der aktuellen Planung einer Tiefgaragenzuführung für die künftige Nutzung auf dem Gleisdreieck. Variante 3 wurde seitens des Büros visualisiert (siehe Anlage 8-13).

Variante 4: Diese Variante kombiniert die Belange des Fuß- und Radverkehrs. Mobile Fußgänger habe die Möglichkeit die Treppenanlage zu nutzen (kurzer Weg), während mobilitätseingeschränkte Personen und Radfahrende die Rampe nutzen können. Die geplanten Böschungsflächen tragen zur Einsehbarkeit der Rampen bei. Darüber hinaus ist die Planung mit der Planung für das Gleisdreieck kompatibel, allerdings trifft die Treppe südlich der Bahnstrecke auf die denkmalgeschützten Schrankenanlagen. Hierfür muss eine Lösung entwickelt werden. Ob eine gemeinsame Nutzung des Fuß- und Radweges zu Beginn mit der Feuerwehrumfahrung des Gebäudes Tannenbergstraße 53 ginge, müsste ebenfalls geprüft werden. Mit der Planung für die künftige Nutzung des Gleisdreiecks wäre diese Variante kompatibel. Diese Variante stellt die Vorzugsvariante der Verwaltung dar.

Variante 5: Variante 5 würde sowohl eine Verlegung sämtlicher Leitungen und Kanäle innerhalb der Straße bedeuten, als auch eine geänderte Erreichbarkeit des Grundstückes Tannenbergstraße 53-55. Darüber hinaus wäre die Planung für das Gleisdreieck nicht umsetzbar. Daher kann Verwaltung diese Variante nicht empfehlen.

Variante 6: Variante 6 besteht aus zwei separaten Tunnelbauwerken: nahe der heutigen

Straße ist eine Eisenbahnüberführung mit Treppenanlage für mobile Fußgänger vorgesehen (kurzer Weg), während mobilitätseingeschränkte Personen und Radfahrende die Rampe nutzen können. Das Planungsbüro hat einen Fußgängertunnel mit einer Breite von 3,0 Metern und einer Länge von ca. 12,0 Meter eingeplant, was den Regelwerken entspricht. Für das zweite Tunnelbauwerk fallen zusätzliche Kosten für Bau, Wartung und Instandhaltung an. Wer die Kosten tragen würde, kann zum jetzigen Zeitpunkt der Planung noch nicht gesagt werden.

Die Variante kollidiert mit der aktuellen Planung einer Tiefgaragenzuführung für die künftige Nutzung auf dem Gleisdreieck.

Variante 7 sieht eine komplett andere Wegeführung für Radfahrende und mobilitätseingeschränkte Personen auf der Nordseite der Bahn vor. Der Weg würde hinter den Grundstücken Britanniahütte 14 bis 18 entlangführen, wodurch weniger soziale Kontrolle besteht. Auch wäre die Wegeführung für mobilitätseingeschränkte Personen oder Radfahrende deutlich länger. Südlich der Bahn entspricht die Verkehrsführung der Variante 4. Die Treppenanlage entspricht ebenfalls der Variante 4.

Ob die Variantenideen realisiert werden können, wird final erst der weitere Planungsprozess zeigen.

Bereits zum jetzigen Zeitpunkt lässt sich erkennen, dass nahezu alle Planungsvarianten der EÜ F/R in die rückwärtig gelegene "Dreiecksfläche" des Grundstückes Britanniahütte 14, bestehend aus den Flurstücken Gemarkung Gronau, Flur 11, Flurstücke 56, 57 und 73, welche sich ganz oder überwiegend im Eigentum der Stadt Bergisch Gladbach befinden und durch den Fachbereich 10 (Feuerwehr) u.a. als künftige Feuerwehrschule genutzt werden sollen, eingreifen werden. Da diese Fläche seitens des Fachbereichs 10 als Übungsfläche vorgesehen war und zeitnah in Nutzung gebracht werden sollte, sind hierfür in unmittelbarer Nähe Ersatzflächen, z.B. auf dem ebenfalls im Eigentum der Stadt befindlichen, nordwestlich gelegenen Grundstück Britanniahütte 16, bereitzustellen.

Zur Kostenteilung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz für die Eisenbahnüberführung kann ohne die Festlegung auf eine Variante zurzeit noch keine Aussage getroffen werden.

Die Ideen für die Eisenbahnüberführung werden seitens des Büros VIA, das mit einer Machbarkeitsstudie für die Anbindung der neuen Straßenüberführung Britanniahütte beauftragt ist, bei der Untersuchung der Anschlussmöglichkeiten des Brückenbauwerks an das bestehende Straßennetz mitberücksichtigt.

Anlagen:

- Anlage 1 Variante 1
- Anlage 2 Variante 2
- Anlage 3 Variante 3
- Anlage 4 Variante 4
- Anlage 5 Variante 5
- Anlage 6 Variante 6
- Anlage 7 Variante 7
- Anlage 8 Visualisierung Variante 3 Bild 1
- Anlage 9 Visualisierung Variante 3 Bild 2
- Anlage 10 Visualisierung Variante 3 Bild 3
- Anlage 11 Visualisierung Variante 3 Bild 4
- Anlage 12 Visualisierung Variante 3 Bild 5
- Anlage 13 Visualisierung Variante 3 Bild 6