

**Beschlussvorlage**

**Drucksachen-Nr. 0382/2017**  
**öffentlich**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungsdatum</b>	<b>Art der Behandlung</b>
Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss	12.09.2017	Entscheidung

**Tagesordnungspunkt**

- Umgang mit dem Bahnübergang (BÜ) Tannenbergstraße**  
**- Beschlüsse zur Verkehrsplanung "Westliche Innenstadt"**  
**- Antrag der CDU- und der SPD- Fraktion vom 04.09.2015 auf**  
**"Heilung" des Bebauungsplanes Nr. 2433 - Tannenbergstraße -**

**Beschlussvorschlag:**

- I. Der Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss nimmt die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung Bahnübergang (BÜ) Tannenbergstraße und die darin enthaltenen Empfehlungen des Gutachters zur Kenntnis.
- II. Aufgrund erkennbarer Alternativen wird auf die beantragte Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. 2433 - Tannenbergstraße - zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Bahnunterführung als Ersatz für den bestehenden Bahnübergang an der Tannenbergstraße verzichtet.
- III. Unter Bezugnahme auf die verschiedenen Projekte der Deutschen Bahn AG (Umstellung auf elektronisches Stellwerk, zweigleisiger Streckenausbau der S-Bahnlinie 11) wird der Fortbestand des Bahnübergangs Tannenbergstraße in Verbindung mit einer gleichzeitigen Verbreiterung der bestehenden Bahnunterführung an der Buchholzstraße seitens der Stadt Bergisch Gladbach vorgeschlagen.
- IV. Die Verwaltung wird beauftragt, eine Machbarkeitsstudie (Vorplanung) für eine Straßenverbindung vom Bahnübergang Tannenbergstraße (Kalkstraße) bis zur Mülheimer Straße bzw. zum Refrather Weg durchzuführen bzw. in Auftrag zu geben. Dies erfolgt unter der Annahme eines Verzichts und Rückbaus des stillgelegten und derzeit auf einem Damm geführten Gütergleises zum GE Zinkhütte („Industriegleis Zinkhütte“). Des Weiteren ist im Rahmen der Vorstudie eine Verbesserung der Zufahrtssituation zur Bahnunterführung Buchholzstraße – z.B. mittels einer von der Mülheimer Straße ausgehenden Straßenführung entlang des Gleisdreiecks „Am Kuhlerbusch“ - zu prüfen.

## **Sachdarstellung / Begründung:**

### **1. Planungsanlass**

Anlass zur Behandlung des Themas „Umgang mit dem Bahnübergang Tannenbergstraße“ im Stadtentwicklungs- und Planungsausschusses (SPLA) am 12.09.2017 sowie im Ausschuss für Umwelt, Klima, Infrastruktur und Verkehr (AUKIV) am 13.09.2017 ist zum einen der gemeinsame Antrag der CDU-Fraktion und der SPD-Fraktion vom 04.09.2015, den im Rahmen einer Normenkontrolle vor dem OVG Münster für unwirksam erklärten Bebauungsplan Nr. 2433 - Tannenbergstraße - neu aufzustellen oder durch „Heilung“ wieder in Kraft zu setzen. Zielsetzung sei es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau einer Bahnunterführung als Ersatz für den bestehenden beschränkten Bahnübergang im Nahbereich der Tannenbergstraße zu erhalten.

Ein Ersatz des beschränkten Bahnübergangs wurde aus Sicht beider Ratsfraktionen für erforderlich erachtet, um eine alternative Bahnquerung aufgrund der im Zuge der Taktverdichtung der S-Bahn zukünftig zu erwartenden längeren Schließzeiten zu gewährleisten. Dies verbunden mit der zusätzlichen Option, die Bahnunterführung über eine auf der Trasse des ehemaligen Gütergleises verlaufende Straße zukünftig an die Mülheimer Straße anschließen zu können.

**Der gemeinsame Antrag der CDU-Fraktion und der SPD-Fraktion vom 04.09.2015 ist der Vorlage als Anlage 1 beigefügt.**

Die „Heilung des Bebauungsplanes“ und die Aufrechterhaltung der Umsetzung einer Bahnunterführung wurde darüber hinaus damit begründet, dass der Übergang von „der Bahn“ zeitnah geschlossen werde und im Falle eines Verzichts auf die Unterführung ein Ersatz mittels Bahnüber- oder -unterführung von der Stadt zukünftig selbst hätte bezahlt werden müssen.

Ein weiterer Anlass zur Beschäftigung mit dem BÜ Tannenbergstraße sind die konkreter werdenden Planungsabsichten der Deutschen Bahn AG, die Bahnstrecke zwischen dem Haltepunkt „Köln-Dellbrück“ und dem Endhaltepunkt „Bergisch Gladbach“ zweigleisig auszubauen, um zukünftig eine Taktverdichtung (optimal 10-Minuten-Takt) auf der S-Bahn-Linie 11 im Abschnitt Bergisch Gladbach - Köln Hbf. - Köln-Worringen anbieten zu können.

Dies geht - neben der ohnehin erforderlichen Umstellung auf ein elektronisches Stellwerk - einher mit der Errichtung jeweils eines zweiten Bahnsteigs am Haltepunkt Bergisch Gladbach- Duckterath und am Endhaltepunkt in Bergisch Gladbach-Bahnhof. Neben der Anpassung der Gleisanlagen sollen zudem die vorhandenen Brückenbauwerke „Damschkestraße“, „Franz-Hitze-Straße“ sowie „Buchholzstraße“ ertüchtigt oder durch Neubauten ersetzt werden.

Im Rahmen der seitens der Bahn angestoßenen Planverfahren gilt es nunmehr mit der DB AG abzustimmen, welche Brückenbauwerke in welcher Form instand gesetzt oder gar erweitert werden sollen und wie mit dem beschränkten Bahnübergang Tannenbergstraße zukünftig umgegangen wird.

Vor dem Hintergrund des vorstehend benannten gemeinsamen Antrags der CDU- und der SPD-Fraktion benötigt die Bahn für den weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess eine „belastbare“ Aussage der Stadt Bergisch Gladbach, ob an der Unterführung des Gleiskörpers an der Tannenbergstraße als Ersatz für den derzeitigen beschränkten Bahnübergang festgehalten werden soll.

## **2. Planungshistorie**

Aufgrund des seinerzeitigen Erfordernisses, den ebenerdigen Bahnsteig zu beseitigen, hatte die Stadt nach jahrelanger Variantenprüfung eine Verkehrsplanung erstellen lassen, die die Unterführung der Gleisanlagen als Ersatz des ebenerdigen Bahnübergangs an der Tannenbergsstraße - westlich neben der heutigen Querung - vorsah.

Unter Zugrundelegung der Verkehrsplanung wurde der Bebauungsplan Nr. 2433 - Tannenbergsstraße - aufgestellt und die für eine Umsetzung erforderlichen Grundstücke - das sogenannte „Dräco-Gelände“ - von der Stadt erworben.

Bei einer Kostendrittteilung Bund/ Land, Bahn und Stadt und einer zusätzlichen Förderung (75 %) des städtischen Drittels durch das Land (für Verkehrsbaumaßnahmen) hätte die Stadt bei Gesamtkosten in Höhe von ca. 12 Mio. Euro einen Anteil von ca. 2 Mio. Euro (plus Aufwand Flächenerwerb) aufbringen müssen.

Der o.g. Bebauungsplan hat einer gerichtlichen Überprüfung nicht standgehalten und wurde im Rahmen einer Normenkontrollklage vom OVG Münster am 12.06.2014 für unwirksam erklärt.

Parallel zu den Überlegungen, den Bebauungsplan durch ein ergänzendes Verfahren nach dem Baugesetzbuch „zu heilen“ und an der aufwendigen und kostenträchtigen verkehrlichen Lösung einer Unterführung des Gleiskörpers im Bereich der Tannenbergsstraße festzuhalten, ist die Bahn von einer Beseitigungspflicht des ebenerdigen Bahnübergangs abgerückt und hat die Frage an die Stadt gerichtet, ob für sie auch eine Beibehaltung des Bahnübergangs nach der Umstellung auf ein elektronisches Stellwerk in Frage käme.

Eine diesbezügliche Entscheidung ist im Sommer dieses Jahres herbeizuführen und der Bahn mitzuteilen, damit diese die Planungen für ihre Projekte „Stellwerksumstellung Bergisch Gladbach“ und „zweigleisiger Streckenausbau der S 11“ unter Berücksichtigung der städtischen Interessenlage fortsetzen kann. Eine Abkehr von der jetzt zu treffenden Grundsatzentscheidung ist zwar denkbar; der planerische Mehraufwand ginge aber zu Lasten der Stadt.

## **3. Aktueller Planungsstand**

Anlässlich der veränderten Bedingungen und der seitens der Deutschen Bahn eröffneten Möglichkeit, den Bahnübergang Tannenbergsstraße beizubehalten und einer erkennbaren Entscheidungsnotwendigkeit zum jetzigen Zeitpunkt hat die Verwaltung eine aktuelle Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben und durch das Verkehrsplanungsbüro VIA aus Köln durchführen lassen.

Die Untersuchung erfolgte vor dem Hintergrund, dass mit Beibehaltung des Bahnübergangs eine sehr kostenträchtige Bahnunterführung – verbunden mit einem gravierenden, städtebaulich negativ in Erscheinung tretenden Eingriff in die örtliche Situation (Rampenbauwerke, Auskragung der Tannenbergsstraße) - vermieden werden könnte.

Die Beibehaltung des beschränkten Bahnübergangs wäre allerdings mit dem Nachteil behaftet, dass bei einer Ausweitung der S-Bahnnutzung (Taktverdichtung nach zweigleisigem Streckenausbau und zusätzlichem Haltegleis im Bahnhof Bergisch Gladbach), der Bahnübergang häufiger geschlossen werden müsste. Damit wird der BÜ Tannenbergsstraße perspektivisch für alle Verkehrsträger unattraktiver.

#### **4. Verkehrsuntersuchung BÜ Tannenbergstraße**

Zur Beurteilung und Bewertung der Frage, ob der ebenerdige Bahnübergang Tannenbergstraße erhalten und auf ein in die Örtlichkeit einschneidendes Unterführungsbauwerk mit seinen Anfahrtrampen verzichtet werden sollte, wurde im Jahre 2016 (2. Halbjahr) eine Verkehrsuntersuchung durch das Verkehrsplanungsbüro VIA aus Köln durchgeführt. Dabei wurden u.a. Verkehrszählungen (01.12.2016) am Bahnübergang Tannenbergstraße sowie an der Bahnunterführung Buchholzstraße durchgeführt, um die Verkehrssituation und die Verkehrsentwicklung an der Bahnquerung sowie an den vorhandenen Bahnunterführungen (BU) „Damaschkestraße“, „Franz-Hitze-Straße“ sowie „Buchholzstraße“ beurteilen und bewerten zu können.

Darüber hinaus war zu untersuchen, inwieweit durch eine Netzergänzung von der Kalkstraße (BÜ Tannenbergstraße) bis zur Mülheimer Straße bzw. bis zum Refrather Weg Entlastungswirkungen für den westlichen Innenstadtbereich erreicht werden können.

**Inhalte, Ergebnisse sowie die Empfehlung des Gutachters sind der Vorlage als Ergebnisbericht (siehe Anlage 4) beigefügt und in der Vorlage nur in Kurzform dargelegt.**

**Die Verkehrsuntersuchung des Planungsbüros VIA, Köln, ist den Ratsfraktionen im Vorfeld dieser Sitzung als Kopie zugegangen.**

#### **Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung**

##### **Bestandssituation („Status Quo“) | BÜ Tannenbergstraße / BU Buchholzstraße**

- Der BÜ Tannenbergstraße wird insbesondere aufgrund seiner Nähe zum Stadtzentrum von Fußgängern und Radfahrern genutzt und hat daher für diese Verkehrsträger eine hohe Bedeutung.
- Für den Fahrverkehr (Pkw, Lkw) sind die Haltezeiten vor dem Bahnübergang zwar wenig attraktiv, aber funktionsfähig (z.B. keine Beschränkung (Höhe/ Gewicht) für den Gewerbeverkehr). Zudem sind im Nahbereich Alternativen - z.B. die Bahnunterführung (BU) Buchholzstraße - vorhanden.
- Für den bahnquerenden Kfz-Verkehr hat die BU Buchholzstraße bereits heute die größere Bedeutung. Diese ist aber derzeit nur eingeschränkt nutzbar (Beschränkung der Durchfahrtshöhe) und ermöglicht keine bequeme Durchfahrt (einspurige Führung und Enge für den Gewerbeverkehr).

##### **Prognose (zweigleisiger Streckenausbau, Taktverdichtung der Linie S 11)**

- In der Bestandssituation wird eine zukünftige Taktverdichtung der S-Bahn – einhergehend mit längeren Schließzeiten bzw. häufigeren Schließungen – die Attraktivität der Bahnüberführung an der Tannenbergstraße schmälern.
- Für diesen Fall wäre es sinnvoll, die Bahnunterführung Buchholzstraße für eine zweispurige Verkehrsführung (Beidrichtungsverkehr) zu vergrößern.
- Für den Fuß- und Radverkehr wird der BÜ Tannenbergstraße aufgrund der Stadtzentrumsnähe sowie der Barrierefreiheit - auch bei zukünftig häufigeren Schließvorgängen - attraktiv bleiben.

##### **Prognose (Netzergänzung „westliche Innenstadt“ – Verbindung Kalkstraße – Mülheimer Straße)**

- Für den Fall einer Netzergänzung „westliche Innenstadt“ mittels einer Neubaustrecke in Verlängerung der Kalkstraße (BÜ Tannenbergstraße) bis zur Mülheimer Straße,

können z.T. Entlastungseffekte auf der Dechant-Müller Straße sowie auf der Hauptstraße und der Richard-Zanders-Straße erzielt werden.

- Die Entlastungseffekte einer Neubaustrecke mit Anbindung (nur) an die Mülheimer Straße sind in Fahrtrichtung Innenstadt geringer, da die Route über die Hauptstraße zumindest für die Verkehre aus Richtung Refrath kürzer ist.
- Durch die längeren Schließzeiten wird der BÜ Tannenbergstraße vom Kfz weniger genutzt, der BU Buchholzstraße dafür mehr.
- Dieser Verlagerungseffekt kann durch Öffnung des BU Buchholzstraße (zweispurig) verstärkt werden.

### **Prognose (Netzergänzung „westliche Innenstadt“ – Verbindung Kalkstraße – Mülheimer Straße und Refrather Weg)**

- Für den Fall einer Netzergänzung „westliche Innenstadt“ mittels einer Neubaustrecke in Verlängerung der Kalkstraße bis zum Refrather Weg können erhebliche Entlastungseffekte auf der Dechant-Müller Straße sowie auf der Hauptstraße und der Richard-Zanders-Straße sowie im Gronauer Kreisel insgesamt erzielt werden.
- Im Vergleich zu einer Straßenführung nur bis Mülheimer Straße ist die Entlastungswirkung im Falle einer Anbindung an den Refrather Weg deutlich höher, da nunmehr auch ein Großteil des Verkehrs aus/ in Richtung Refrath aufgenommen wird.

### **Empfehlungen des Verkehrsgutachters**

- Um eine weitgehende Entlastung der westlichen Innenstadt (Straßenzug „Gronauer Kreisel“, Hauptstraße, Dechant-Müller-Straße) bis hin zum Driescher Kreuz zu erreichen, sollte eine Neubaustrecke mit Anbindung an die Mülheimer Straße und bis zum Refrather Weg realisiert werden.
- Der Anschlussknoten Mülheimer Straße müsste zur Gewährleistung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit für bestimmte Abbiegebeziehungen mehrere Fahrspuren erhalten.
- Ggf. könnte aber auch auf Fahrbeziehungen am Anschlussknoten Mülheimer Straße gänzlich verzichtet werden, weil diese Fahrbeziehungen am Anschlussknoten Refrather Weg befriedigt werden können. Die Erreichbarkeit der Hauptstraße wäre z.B. über den Anschlussknoten Refrather Weg gewährleistet.
- Die Bedeutung des BÜ Tannenbergstraße ist bereits in der Bestandssituation für den Kfz-Verkehr nicht sehr hoch. Die Attraktivität wird mit der Taktverdichtung der S-Bahn - einhergehend mit längeren Schließzeiten - weiter sinken. Eine Integration der Bahnüberquerung in den Knoten Neubaustrecke/ Tannenbergstraße/ Kalkstraße ist mit einem hohen Flächenaufwand für Abbiegebeziehungen verbunden.
- Für den Fuß- und Radverkehr sollte der BÜ Tannenbergstraße auf jeden Fall erhalten bleiben, weil dies die kürzeste Verbindung zum Stadtzentrum darstellt.
- Bei Verzicht auf einen Bahnübergang Tannenbergstraße für den Kfz-Verkehr könnte eine Kfz-Lichtsignalisierung am Knoten entfallen.
- Eine Offenhaltung des Bahnübergangs Tannenbergstraße nur für den Fuß- und Radverkehr würde Einsparungen beim Umbau des Bahnübergangs ermöglichen, so z.B. eine Büstra-Anlage sowie lange Abbiegestreifen an der Neubaustrecke.
- Durch die Erweiterung der BU Buchholzstraße (zweispurig) könnte der Attraktivitätsverlust des BÜ Tannenbergstraße (bei zukünftig längeren Schließzeiten) kompensiert werden.

- Die Frequentierung und Attraktivität der BU Buchholzstraße könnte durch eine geradlinigere Zuwegung von der Mülheimer Straße aus (z.B. über das Gewerbegebiet „Am Kuhlerbusch“) gesteigert werden.

**Die Ergebnisse und Empfehlungen der durchgeführten Verkehrsuntersuchung werden in der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Planungsausschusses am 12.09.2017 von dem Gutachter Herrn Peter Gwiasda vom Planungsbüro VIA aus Köln vorgestellt.**

### **Ausbau Bahnunterführung Buchholzstraße**

Den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchungen entsprechend sollten die Beibehaltung des BÜ Tannenbergstraße und der Verzicht auf eine neue - den Bahnübergang ersetzende - Bahnunterführung einhergehen mit dem Ausbau der bestehenden Bahnunterführung Buchholzstraße.

Der Ausbau bzw. die Erweiterung der BU Buchholzstraße sollte aber nicht nur das eigentliche Brückenbauwerk bzw. den Durchlass des Bahnkörpers, sondern auch eine Verbesserung und Attraktivierung der Zufahrtssituation umfassen.

In diesem Zusammenhang wäre z.B. eine neue Anbindung der BU Buchholzstraße von der Mülheimer Straße aus über bzw. entlang des Gewerbegebietes „Am Kuhlerbusch“ (Gleisdreieck) denkbar. Hierdurch könnte eine Entlastung der zwischen Gleiskörper und Mülheimer Straße an der Buchholzstraße gelegenen Wohnbebauung ermöglicht werden. Gleichzeitig wäre aber auch die „Betroffenheit“ der Bestandsbebauung entlang einer „neuen“ Zuwegung südlich des Gleisdreiecks zu prüfen, zu würdigen und entsprechende Schutzmaßnahmen „mitzudenken“.

Mit einer neuen Zuwegung könnte nicht nur die verkehrliche Situation verbessert, sondern ebenso die Attraktivität und damit die Benutzung/ Frequentierung der BU Buchholzstraße aufgrund einer besseren Orientierung und geradlinigen Straßenführung erhöht werden.

Zur Beurteilung des Verlagerungseffektes einer neuen Straßenführung „über den Kuhlerbusch“ wird derzeit von dem Planungsbüro VIA eine zusätzliche Prognoseberechnung durchgeführt. Das Ergebnis wird Herr Gwiasda im Rahmen seines Vortrages in der Sitzung des SPLA am 12.09.2017 mündlich vortragen.

### **5. Weiteres Verfahren - Verwaltungsvorschlag zur weiteren Vorgehensweise**

Auf Grundlage des Analyseergebnisses der Verkehrsuntersuchung sollte nunmehr nach einer ökonomisch vertretbaren, eingriffsminimierenden Lösung für eine zukünftige Bahnquerung gesucht werden, die darüber hinaus möglichst für alle Verkehrsträger funktionsfähig und attraktiv ist.

Dies scheint unter Beibehaltung des BÜ Tannenbergstraße möglich, so dass die Verwaltung - bezogen auf den in Rede stehenden gemeinsamen Antrag der CDU- und der SPD - Fraktion vom 04.09.2015 - empfiehlt, auf eine „Heilung“ bzw. Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. 2433 - Tannenbergstraße - zu verzichten und das Vorhaben einer neuen, kosten-trächtigen und (städtebaulich) einschneidenden Bahnunterführung an der Tannenbergstraße nicht weiter zu verfolgen.

Darüber hinaus empfiehlt die Verwaltung, neben der Beibehaltung des BÜ Tannenbergstraße den Ausbau bzw. die Erweiterung der BU Buchholzstraße weiter zu verfolgen und dieses – zusammen mit dem Fortbestand des BÜ Tannenbergstraße - bei der Deutschen Bahn AG anzuzeigen.

**Sollte den Beschlussvorschlägen gefolgt werden, hat sich der gemeinsame Antrag der beiden Ratsfraktionen vom 04.09.2017 damit erledigt.**

## **Machbarkeitsuntersuchung (Vorplanung)**

### **1. BU Buchholzstraße**

Um die technischen und räumlichen Anforderungen an eine Erweiterung des Durchlasses sowie einer besseren Zuwegung der Bahnunterführung Buchholzstraße von der Mülheimer Straße aus beurteilen zu können, bedarf es einer Verkehrsplanung. Die Verwaltung schlägt daher vor, im Rahmen einer verkehrlichen Vorplanung die Machbarkeit einer erweiterten Bahnunterführung Buchholzstraße sowie einer geradlinigen Zuwegung zu prüfen.

### **2. BÜ Tannbergstraße / Netzergänzung „westliche Innenstadt“**

Wie im Rahmen der Verkehrsuntersuchung anhand der Prognosevarianten aufgezeigt, können durch eine Ergänzung des Verkehrsnetzes mittels einer Straßenverbindung zwischen der Kalkstraße (BÜ Tannenbergstraße) und dem Refrather Weg - anstelle und unter Abtragung des derzeitigen Bahndamms - z.T. erhebliche Entlastungseffekte für den westlichen Innenstadtbereich (Richard-Zanders-Straße, Hauptstraße, Straßenzug „Gronauer Kreisel“) erzielt werden. Dies erscheint aufgrund der bereits erfolgten Aufgabe des Gütergleises (Containerterminal Zinkhütte) einerseits und im Hinblick auf eine potenzielle zukünftige Nutzung der Bahndammtrasse insgesamt als Infrastruktur- bzw. Mobilitätsband andererseits durchaus sinnvoll und zeitnah realisierbar.

Insofern empfiehlt die Verwaltung, auch für eine mögliche Netzergänzung „westliche Innenstadt“ anstelle der derzeitigen Gleistrasse eine verkehrlich-bauliche Vorplanung erstellen und die Machbarkeit prüfen zu lassen.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsprüfung (Vorplanung) werden nach Vorliegen beiden Fachausschüssen (SPLA und AUKIV) zur Beratung und zur Entscheidung bezüglich der weiteren Planung und ggfls. Umsetzung vorgelegt.

**Die Beschlussvorlage des SPLA wird dem AUKIV am 13.09.2017 zur Kenntnis gegeben (Mitteilungsvorlage – Drucksachenummer 0382/2017/1) und das Beratungsergebnis in der Sitzung des AUKIV mündlich mitgeteilt.**

### **Anlagen**

- Anlage 1 - Antrag der CDU-Fraktion und der SPD-Fraktion vom 04.09.2015
- Anlage 2 - Übersichtsplan - Bestandssituation Bahntrassen / Straße)
- Anlage 3 - Übersichtsplan - Plankonzept Bahntrasse / Straßen)
- Anlage 4 - Ergebnisse Verkehrsuntersuchung BÜ Tannenbergstraße (Kurzbericht)