Stadt Bergisch Gladbach

Federführender Fachbereich	Drucksachen-Nr.	
Stadtentwicklung, Kommunale Verkehrspla-	520/2003	
nung		
	X Öffentlich	
	Nicht öffentlic	h
	1	Art der Behandlung (Bera
Beratungsfolge ♥	Sitzungsdatum	tung, Entscheidung)

Tagesordnungspunkt
Anbindung an die Autobahn A 4
Beschlussvorschlag:
Der Beschlussvorschlag ergibt sich aus den Beratungen.

I Sachdarstellung / Begründung:

Die Städte Köln und Bergisch Gladbach hatten sich im Jahr 2002 verständigt, eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, die Möglichkeiten für ein gemeinsames Projekt zur verbesserten Anbindung an die A 4 aufzeigen sollte. Diese wurde den Ratsfraktionen im Mai 2003 vorgelegt. In der Sitzung des Hauptausschusses am 27.05.2003 stellte ein Vertreter des beauftragten Ingenieurbüros für Planung, Transport, Verkehr (PTV) die Ergebnisse der Studie vor.

Der Gutachter stellte zusammenfassend fest, dass aus seiner Sicht keine der untersuchten Straßenvarianten zu so nachhaltigen Entlastungen des bestehenden Straßennetzes führt, dass eine Weiterverfolgung gerechtfertigt ist. Diese Aussage machte der Gutachter sowohl zu stadtgrenzenübergreifenden Lösungen wie zu rein Bergisch Gladbacher Trassen. Es könne

" ... <u>keiner</u> der untersuchten Planfälle zur weiteren vertiefenden planerischen Bearbeitung empfohlen werden".

In der gleichen Sitzung teilte die Bürgermeisterin dem Ausschuss mit, dass sie beabsichtige, vor einer Beratung im Hauptausschuss bei den zuständigen Stellen des Landes Fördermöglichkeiten für weitere Planungen und Untersuchungen abzuklären. Weiterhin wollte sie in Gesprächen mit der Stadt Köln die Möglichkeiten eines gemeinsamen Projektes erörtern.

Seit Frühjahr 2003 haben sich darüber hinaus folgende Entwicklungen ergeben:

Eine Reihe von Unterzeichnern aus dem Bergisch Gladbacher Gewerbe haben einen Bürgerantrag gemäß § 24 Abs. 1 der Gemeindeordnung eingereicht, mit dem sie begehren, einen Autobahnzubringer über die Bahndammtrasse in den Landesstraßenbedarfsplan einzubringen. Sie regen weiter an, dessen Realisierungsmöglichkeiten durch eine zusätzliche Machbarkeitsstudie abzuklären und zu prüfen, ob, wie und in welchem Umfang private Finanzierung die Verwirklichung eines solchen Projektes beschleunigen kann. Der Ausschuss für Anregungen und Beschwerden hat den Antrag in seiner Sitzung am 02.07.2003 zur Entscheidung an den Hauptausschuss verwiesen.

Der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Köln hat am 10.07.2003 beschlossen: "Die Verwaltung wird beauftragt, unter Berücksichtigung der Ergebnisse der "Machbarkeitsstudie für eine Entlastungsstraße" alle Möglichkeiten der Entlastung des Durchgangsverkehrs der Stadtteile Holweide, Brück, Merheim und Dellbrück auf Kölner Stadtgebiet kurzfristig darzustellen. Dabei ist zu berücksichtigen, wie eine zügige Umsetzung und deren Finanzierung sichergestellt werden kann." Damit ist klargestellt, dass die Stadt Köln hinsichtlich der Weiterführung von Planungen für eine gemeinsame Maßnahme mit der Stadt Bergisch Gladbach nicht mehr zur Verfügung stehen kann. Will also die Stadt Bergisch Gladbach ihrerseits an entsprechenden Projekten festhalten, muss sie ihre Planungen auf das eigene Stadtgebiet beschränken.

II Weitere Vorgehensweise

Der Hauptausschuss hat in der aktuellen Situation folgende Entscheidungsalternativen:

- 1.) Der Hauptausschuss schließt sich dem Ergebnis des Gutachtens an und lehnt weitere Untersuchungen ab.
- 2.) Der Hauptausschuss spricht sich für eine Weiterführung der Planungen auf der Grundlage einer konkret zu bestimmenden Trasse aus.

Sollte der Hauptausschuss die zweite Entscheidungsalternative wählen, sind aus Sicht der Verwaltung die nachstehenden Fakten zu berücksichtigen.

Zunächst sind finanzielle und grundsätzlich verkehrliche Punkte zu klären.

Planerische Konzepte für eine zusätzliche Anbindung des Stadtgebietes Bergisch Gladbach an die Autobahn 4 verfolgen stets das Ziel, Alternativen zu den überlasteten Anbindungen der Stadt Bergisch Gladbach an das überregionale Verkehrsnetz zu finden. Es ist festzuhalten, dass die bestehenden Landesstraßen in Bergisch Gladbach nicht mehr geeignet sind, ihre über die Stadtgrenzen hinausweisende Funktion zu erfüllen. Insofern ist die Stadt Bergisch Gladbach nunmehr gehalten, an das Land Nordrhein-Westfalen heranzutreten und die Aufnahme einer neuen Straßenverbindung an die A 4 in den Landesstraßenbedarfsplan zu beantragen. Bezugnehmend auf Aussagen des zuständigen Landesministers Dr. Horstmann, über die im Hauptausschuss am 08.07.2003 bereits berichtet wurde, muss ein entsprechender Antrag bis Jahresende 2003 an das Land gerichtet werden.

Die Haushaltssituation der Stadt Bergisch Gladbach darf als bekannt vorausgesetzt werden. Danach ist es außerordentlich schwierig, finanzielle Mittel für seitens der Stadt begleitend erforderlich werdende Planungen bereitzustellen. Wie ebenfalls im Hauptausschuss am 08.07.2003 berichtet, sollte deswegen eine Aufnahme des Bahndamms in den Bahnflächenpool NRW angestrebt werden. Dies ist grundsätzlich möglich; auch hierzu bedarf es eines Antrags an das Land, der bis Anfang 2004 zu stellen wäre. Auf die detaillierten Ausführungen von Stadtbaurat Schmickler im Hauptausschuss vom 08.07.2003 wird ergänzend verwiesen.

Als Voraussetzung für beide Anträge muss sich die Stadt Bergisch Gladbach allerdings auf eine planerische Variante festlegen. Gutachterlich untersucht wurden durch PTV vier Varianten, die sich auf das Stadtgebiet Bergisch Gladbach beschränken:

- Planfall 4 Westumfahrung Refrath
- Planfall 5 Golfplatztrasse
- Planfall 6 Bahndammtrasse und
- Planfall 7 Nordumfahrung Refrath.

Dabei kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass die Planfälle 4, 5 und 6 einen relativ hohen Verkehrswert aufweisen, d.h. vom Verkehr gut angenommen werden. Der Planfall 7 wird hingegen wesentlich schlechter eingeschätzt. Die Planfälle 4 und 7 entlasten sowohl Straßen in den Ortslagen von Köln als auch von Bergisch Gladbach. Hingegen wirken sich die Planfälle 5 und 6 im Wesentlichen in Bergisch Gladbach aus. Generell stellt der Gutachter aber fest, dass die ermittelten Entlastungswirkungen den Bau einer neuen Straße allein aus diesem Grund nicht rechtfertigen. Er erklärt dies mit dem sehr hohen Anteil des Binnen-, Quell- und Zielverkehrs im Untersuchungsraum. Zudem verteilen sich die Entlastungen stets auf viele Straßen, z.T. sogar auf die Autobahn A 4.

Der Gutachter weist darauf hin, dass die von den Varianten ausgehenden Entlastungswirkungen zu gewissen Verkehrsentzerrungen in den Spitzenstunden führen können. Eine detaillierte Untersuchung hierzu war jedoch nicht Gegenstand seines Auftrages und wäre bei der Vielzahl der untersuchten Trassen auch sehr aufwändig geworden.

Erwähnt werden soll noch das Kriterium der Erschließungsqualität der Gewerbegebiete im Umfeld des Zentrums von Bergisch Gladbach. Diese würden von einer verbesserten Anbindung an die A 4 sicherlich profitieren, was auch Aussage des o.g. Bürgerantrages ist. Bei der im Bürgerantrag vorgeschlagenen Planvariante 6 (Bahndammtrasse) muss allerdings beachtet werden, dass die vom Gutachter untersuchte "konventionelle", d.h. rein oberirdische Ausbauform aufgrund der städtebaulichen Trennungswirkung und der zu erwartenden Lärmbelastungen von Wohngebieten nicht vertretbar ist.

Käme es zu einer Entscheidung, die Planungen auf der Grundlage der Planvariante 6 weiterzuführen, muss nachhaltig gefordert werden, den Belangen des Lärmschutzes in besonderem Maße Rechnung zu tragen, das heißt die Trasse müsste (größtenteils) untertunnelt werden. Das Stadtgebiet sollte keinesfalls durch eine mehrere kilometerlange Lärmschutzwand zerteilt werden. Dies scheint nach der Diskussion in den vergangenen Sitzungen aber auch bereits weitgehende Auffassung in den Ratsfraktionen zu sein.

Finanzielle Auswirkungen:	
1. Gesamtkosten der Maßnahme:	
2. Jährliche Folgekosten:	
3. Finanzierung:	
- Eigenanteil:	
- objektbezogene Einnahmen:	
4. Veranschlagung der Haushaltsmittel:	
5. Haushaltsstelle: -	