

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, sehr geehrter Herr Galley,

Ich zeige hiermit an, dass mich die vorgenannten Gewerbetreibenden und Unternehmen mit der Wahrnehmung ihrer Interessen beauftragt haben. Zu meiner Legitimation liegen jeweils auf mich lautende Original-Vollmachten bei bzw. werden umgehend nachgereicht.

Namens meiner vorgenannten Mandanten wende ich mich an Sie in der städtischen Angelegenheit des Kanalbauvorhabens im Stadtteil Gronau „*Am Stadion/Buchholzstraße/RKB/RRB A 120 und RW-Kanal, ABK-Nr. 01.02.208*“. Das Vorhaben ist Teil des Abwasserbeseitigungskonzepts der Stadt Bergisch Gladbach 2014 - 2019, geplanter Baubeginn ist der 31.03.2014.

Bekanntlich wird dieses Vorhaben nach der derzeitigen Planung erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrsführung haben, dies im Unterschied zu der geplanten Maßnahme in Bensberg im Bereich der Straße Sonnenwinkel und Friedrich-Offermann-Straße.

Meine Mandanten sind allesamt Anlieger der Buchholzstraße bzw. Britanniahütte und sind daher unmittelbar von der Kanalbaumaßnahme betroffen. Dies nach der derzeitigen Planungslösung derart erheblich, dass die meinen Mandanten auferlegten Belastungen diesen **unzumutbar** sind.

Namens meiner Mandanten nehme ich hiermit in Vorbereitung der für den 19.09.2013 anberaumten beratende Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr sowie der für den 25.09.2013

angesetzten Sitzung des Infrastrukturausschusses Stellung mit der Bitte, diese Eingabe an die vorge-  
nannten Ausschüsse weiterzuleiten, damit die berechtigten Belange meiner Mandanten bei der Ent-  
scheidungsfindung noch berücksichtigt werden können.

Zugleich lege ich wegen der bisherigen Art und Weise der Planung des Bauvorhabens, welche bereits  
jetzt absehbar zu unzumutbaren Einwirkungen auf die Gewerbebetriebe meiner Mandanten führen wird  
sofern diese nicht geändert wird, Beschwerde nach § 24 GO NRW i.V.m. § 4 der Hauptsatzung der Stadt  
Bergisch Gladbach ein und gebe konkrete Anregungen zur Schadensabwendung bzw. Schadensminimie-  
rung.

1.

Die Beschwerde richtet sich zunächst dagegen, dass aus nicht nachvollziehbaren Gründen und trotz der  
sich deutlich abzeichnenden nachteiligen Einwirkungen auf die Gewerbebetriebe meiner Mandan-  
ten diese bislang nicht ausreichend informiert worden sind, insbesondere mit meinen Mandanten die  
nachteiligen Folgen des Kanalbauvorhabens nicht erörtert worden sind. Obwohl dies angesichts des  
großflächigen und erheblich beeinträchtigenden Kanalbauvorhabens insbesondere von einer bürgerna-  
hen Verwaltung zu erwarten gewesen wäre, von der Rechtsprechung bekanntlich bei Großvorhaben ge-  
fordert wird und auch mehrfach in den Sitzungen der Ausschüsse verlangt worden ist, hat bislang keine  
ausreichende Information stattgefunden. Meine Mandanten waren bislang darauf verwiesen, sich die In-  
formationen selbst bei der Verwaltung zu beschaffen, was sich aufgrund der komplexen Materie und der  
Vielzahl der beteiligten Stellen recht schwierig gestaltet und insgesamt nicht zufriedenstellend verlief.  
Eine Informationsveranstaltung wird daher ausdrücklich angeregt.

2.

Bekanntlich ist das Kanalbauvorhaben „Am Stadion/Buchholzstraße“ in Gronau Teil des erst kürzlich der Bezirksregierung Köln als obere Wasserbehörde nach § 53 LWG NRW vorgelegten Abwasserbeseitigungskonzepts 2014 – 2019 und verfolgt das Ziel einer Verbesserung der Gewässergüte. Als sicher dürfte gelten und die städtische Verwaltung auch nicht überraschen, dass die Bezirksregierung eben dieses Abwasserbeseitigungskonzept beanstanden wird. Ungeachtet der Frage der konkreten Kanalbaumaßnahme als Teil dieses Konzepts sei an dieser Stelle darauf verwiesen, dass das Abwasserbeseitigungskonzept in seiner Gesamtheit bereits einen Proteststurm ausgelöst hat, dies insbesondere angesichts der Dimensionierung der Kanäle und Regenrückhaltebecken mit den entsprechenden offenen Finanzierungsfragen und Kostenbelastungen für die Bürger (*Abwasserkonzept, Die Ursachen des Wahnsinns, Kölner Stadtanzeiger vom 21.04.2013*).

In der *Sitzung des Infrastrukturausschuss am 24.04.2013* wurde explizit vorgetragen, dass keiner dieses Abwasserbeseitigungskonzept so wolle, da es zu erheblichen Gebührenerhöhungen führe. Zudem wurde in der vorgenannten Sitzung auf die erheblichen verkehrlichen Probleme, die bekannt seien, verwiesen und dass sich die Verfasser des Abwasserbeseitigungskonzeptes über den Ratsbeschluss zur zeitlichen Entflechtung von Baumaßnahmen hinweggesetzt hätten.

Insgesamt drängt sich der Eindruck auf, dass eine Vielzahl an Einzelprojekten in einer Gesamtmaßnahme umgesetzt werden sollen, ohne die Eingriffe und ihre nachteiligen Folgen für sich und in ihrer Gesamtheit ausreichend abzuwägen und die Gestaltungs- sowie Ermessensspielräume, die gerade auch bei der ordnungsgemäßen Erfüllung der Abwasserbeseitigungspflicht eröffnet sind, auszuschöpfen. Die ordnungsgemäße und möglichst schadlose Abwasserbeseitigung ist zweifellos Aufgabe der Verwaltung, jedoch ist auch hier der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten, dessen Einhaltung vorliegend fraglich ist. Allein als Beispiel, jedoch nicht abschließend, sei an dieser Stelle darauf verwiesen, dass etwa die geplante Unterführung am Bahnübergang in der Tannenbergstraße nur die Notwendigkeit

der Erneuerung der Kanalanschlüsse, keinesfalls jedoch die Durchführung des Kanalbauvorhabens in der derzeitigen großflächigen Ausplanung, bedingt

3.

Entsprechend der mir vorliegenden Mitteilungsvorlage (*Drucksachen-Nr. 0445/2013*) hat nun auch die Verwaltung die Problematik erkannt und zwei weitere Varianten erarbeitet worden sind, über die am 19.09.2013 beraten und am 25.09.2013 abgestimmt werden soll. *Variante 2* belegt, dass geeignete Maßnahmen zur Verfügung stehen, um die Vollsperrung der südlichen Buchholzstraße zu vermeiden.

So würde der Bau von Stauraumkanälen die weitere Nutzung der bisherigen Regenwasserkanäle ermöglichen, ohne diese aufgrund der größeren Wassermengen durch Rohre höherer Leistungsfähigkeit ersetzen zu müssen.

*Variante 1* würde hingegen nach der aktuellen Angabe eine Vollsperrung von 4 Monaten bedingen. Variante 1 sieht für den Kanalbau in der Britanniahütte und der nördlichen Buchholzstraße Vortriebsarbeiten vor, welche die Einschränkungen für den Durchgangsverkehr und die Zufahrtbereiche zu den Gewerbebetrieben minimieren sollen. Infolge einer geschlossenen Bauweise soll der Durchgangsverkehr freimöglich sein.

Meine Mandanten haben allesamt ihren Gewerbebetrieb in den Abschnitten VF1, VF2, VF3 und VF5 und sind Anlieger der Buchholzstraße bzw. Britanniahütte. Bereits die im Rahmens des Bauabschnitts 2 der Planungslösung erfolgende Vollsperrung der Britanniahütte über 7 Monate und Vollsperrung der Hermann-Löns-Straße für 2 Monate (Dauer der Maßnahme insgesamt 9 Monate) würde die Gewerbebetriebe meiner Mandantschaft von ihrem Kundenverkehr, auf welchen sie zu ihrer Existenzsicherung angewiesen sind, abschneiden. Gleiches gilt für die 6 monatige Vollsperrung der Buchholzstraße im Bereich der Bahnbrücke entsprechend Bauabschnitt 3 sowie 4.1 der Planungslösung.

Derzeit ist gänzlich unklar, wie meine Mandanten ihren Lieferverkehr abwickeln sollen. Die Gewerbebetriebe meiner Mandanten sind auf den uneingeschränkten und ununterbrochenen Lieferverkehr durch Sattelzüge zu ihrer Existenzsicherung angewiesen, welche aufgrund der konkreten Örtlichkeit in einigen Fällen nur rückwärts auf die Grundstücke fahren können. Ein entsprechender Wendekreis ist einzukalkulieren bei der Verkehrsführung. Teilweise handelt es sich gerade auch um große und schwergewichtige Sattellastzüge von 40 t, welche eine entsprechend große Spurbreite benötigen. Allein ein 27 t-Sattelzug (3-Achser) benötigt bereits eine Spurbreite von 3,0 Metern, da seine Räder 2,50 Meter auseinander stehen. Eine Verkehrsführung müsste dies gewährleisten, um den Lieferverkehr abzuwickeln.

Ich gebe ferner zu bedenken, dass die nur 3,80 m hohe Eisenbahnunterführung an der Buchholzstraße nicht zur Abwicklung des Verkehrs, insbesondere Lieferverkehrs, eingeplant werden kann. Dies aufgrund der geringen Höhe der Eisenbahnunterführung und der engen Straßenführung. Beispielsweise benötigt ein 27 t-Sattelzug bereits 4 Meter Durchfahrtshöhe.

Exemplarisch übersende ich als Anlage die Aufstellung der   welche den täglichen Lieferverkehr an den 3 Werkstoren darstellt. Hieraus lässt sich ersehen, dass allein an Tor 1 (Buchholzstraße) 11 LKW, darunter 7 LKW bis 40 t und 4 LKW über 40 t diese Zufahrt täglich nutzen müssen. Die Tore 2 und 3, welche an die Britanniahütte angrenzen, werden täglich ebenfalls von LKW's befahren, darunter auch 40 t- Sattelzüge. Überdies ist der Zugang für Besucher- und Mitarbeiterparkplätze, welche auf dem Kartenausdruck eingezeichnet sind, zu gewährleisten.

Auf der Hand liegt daher, dass die verkehrsrelevanten Auswirkungen bislang noch nicht umfassend aufgeklärt und in ihren nachteiligen, gar existenzgefährdenden Folgen, bewertet worden sind. Es ist auch nicht erkennbar, dass eine Bestandsaufnahme über das derzeitige Verkehrsaufkommen erfolgt ist,

was jedoch die Grundvoraussetzung für eine Bewertung bilden dürfte. In den Sitzungen des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr vom 28.11.2012 sowie der Sitzung des Infrastrukturausschusses vom 29.11.2012 sind die verkehrlichen Probleme bislang nur knapp angerissen worden, hier besteht akuter Erörterungsbedarf.

4.

Nach der höchsten Zivilrechtsprechung sind unmittelbare Eingriffe von hoher Hand in fremdes Eigentum geeignet, Ansprüche auf Entschädigung in Geld auszulösen. Dies unter der Voraussetzung, dass den Betroffenen ein „Sonderopfer“ auferlegt wird, welches ihn ungleich trifft (BGHZ 6, 270). Ein solches „Sonderopfer“ liegt auch dort vor, wo eine Gruppe gleichliegender Fälle besonders betroffen wird, etwa mehrere Anlieger oder eine Gruppe von Anliegern, die hierdurch einen besonderen Nachteil erleiden. Nach dieser Maßgabe hat der BGH anerkannt, dass zum Eigentum von Grundstücken an öffentlichen Straßen die Verbindung mit der Straße gehört und folglich die Unterbrechung oder wesentliche Beschränkung der Zuwegung zu einem Anliegergrundstück einen entschädigungspflichtigen Eingriff in das Grundeigentum des Anliegers darstellen kann (BGHZ 30, 241; BGHZ 48, 48, BGH, NJW 1979, 1043, BGHZ 95, 28).

Den Schutz des Eigentums genießt gerade auch der auf dem Anliegergrundstück ingerichtete und ausgeübte Gewerbebetrieb. Nach ständiger Rechtsprechung zählen zum Schutzbereich das Betriebsgrundstück und die Betriebsräume, die Einrichtungsgegenstände, Warenvorräte und insbesondere auch die geschäftlichen Verbindungen, Beziehungen, der Kundenstamm sowie alles das, was in seiner Gesamtheit den wirtschaftlichen Wert des konkreten Betriebes ausmacht. Damit genießt der Schutz des Gewerbebetriebes Eigentumsschutz und damit Verfassungsrang nach *Art. 14 GG*. Der durch *Art. 14 GG* geschützte vermögensrechtliche Umfang des Gewerbebetriebes wird gerade auch durch die jeweilige Situation bewirkt, in welcher das Gewerbe betrieben wird (BGHZ 8, 273; 23, 157; 45, 150).

Zu dieser Situation gehört auch die besondere Lage an einer Straße, die dem Betrieb den so genannten „Kontakt nach außen“ dadurch vermittelt, dass sie die Verbindung zur Straße gewährleistet und auch die geschäftliche Kommunikation durch werbende Einwirkung auf den fließenden Verkehr (BGH, NJW 1967, 1749; BGH, NJW 1967,1752; BGH 1975, 1880). Insbesondere darf der Gewerbebetrieb nicht völlig vom Verkehrsnetz abgeschnitten werden, ihm muss eine ausreichende Verbindung verbleiben.

Meine Mandanten verkennen nicht, dass dem Verkehrsraum als öffentliche Einrichtung über die Erschließung der Anliegergrundstücke eine vielfältige Bedeutung zukommt und daher ein Ausgleich zwischen einer Vielzahl von Interessen zu schaffen ist. Gleichwohl ist auf die Belange der Anlieger in spezifischer Weise Rücksicht zu nehmen, da dieser Personenkreis in besonderem Maße auf die Straße angewiesen ist. Die Zuwegung ist Grundvoraussetzung für den Geschäftsbetrieb meiner Mandanten. Damit ist vorliegend die Kerngewährleistung des Anliegerrechts betroffen, weil meine Mandanten räumlich und sachlich spezifisch auf die Benutzung der Straße angewiesen sind und hierfür ein unabweisbares Bedürfnis besteht.

Dies bedeutet konkret, dass meine Mandanten einen Anspruch darauf haben, dass sämtliche Einschränkungen durch Maßnahmen der öffentlichen Hand zur Umgestaltung der Straße bzw. Unterbringung von Anlagen im Straßenkörper klare und konkrete Grenzen zugunsten der Anlieger gesetzt sind. Sämtliche Maßnahmen müssen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wahren und auf die Interessen der Betroffenen die gebotene Rücksicht nehmen. Dies bedeutet konkret, dass sich sämtliche Maßnahmen in den Grenzen des unumgänglich Notwendigen zu halten haben und die nachteiligen Folgen möglichst gering zu halten sind.

Im Einzelnen folgt hieraus folgende Rücksichtnahmepflicht zugunsten meiner Mandanten:

1. Die Interessen der Anlieger und die möglichen Folgen einer vorübergehenden Sperrung oder Erschwerung der Zuwegung sind zu erforschen. Bei derartigen Großvorhaben wie dem Vorliegenden sind die Anlieger anzuhören und mit ihnen ist der Ablauf und die geplanten Maßnahmen/Behelfsmaßnahmen sind zu erörtern;
2. Alle organisatorischen Maßnahmen zur inhaltlichen und zeitlichen Begrenzung der Beeinträchtigungen sind im Rahmen des verkehrlich Vertretbaren und finanziell Zumutbaren zu treffen, was eine sorgfältige Abwägung unter Einbeziehung sämtlicher schützenswerter Belange voraussetzt. Insbesondere sind ein Mehrschichtenbetrieb, die Errichtung von Behelfszuwegungen und nur Teilsperren als konkrete Maßnahmen zu nennen;
3. Die Kanalbaumaßnahme ist so umsichtig zu planen und der Bauablauf so zu koordinieren und durchzuführen, dass durch Stillstandszeiten bzw. Umplanungen keine vermeidbaren Verzögerungen eintreten. Insbesondere ist die Maßnahme so auszuplanen, dass diese sicher vor Wintereinbruch beendet sein wird, da es hierdurch zu unnötigen Verzögerungen kommen würde.

Sofern den vorgenannten Rücksichtnahmepflichten nicht entsprochen wird, ist die Kanalbaumaßnahme wegen Missachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit bzw. Verursachung vermeidbarer Verzögerungen nicht mehr zumutbar. Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung kann meinen Mandanten dann eine entschädigungslose Hinnahme nicht mehr zugemutet werden. Den Anliegern erwächst dann ein Anspruch auf Entschädigung wegen rechtswidrigen enteignungsgleichen Eingriffs in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb (BGH, NJW 1980, 2703; BGH, VersR 98, 504).

Die Zumutbarkeitsgrenze ist ferner dann überschritten und es besteht ein Anspruch auf Entschädigung, wenn ein anliegender Betrieb infolge der Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen in seiner Existenz gefährdet wird.

Im Hinblick auf die Überschreitung der Zumutbarkeits- bzw. Opfergrenze ist nach höchstrichterlicher Rechtsprechung der Umstand in besonderem Maße relevant und daher zu beachten, dass sich eine Baumaßnahme, wie vorliegend die Kanalbaumaßnahme, in ihrer Bedeutung gerade nicht auf die unmittelbar in Anspruch genommenen Straßen beschränkt, sondern tatsächlich ihrem Ziel einen weit darüber hinausgehenden Zweck für das gesamte Stadtgebiet verfolgt, wie vorliegend die Umsetzung einer verbesserten Wassergüte im Rahmen des städtischen Abwasserbeseitigungskonzepts.

In solchen Fällen kommt es nach ständiger Rechtsprechung nicht auf eine Existenzgefährdung für die Überschreitung der entschädigungspflichtigen Opfergrenze an, sondern allein darauf, ob der Eingriff seiner Dauer, Intensität und seinen Auswirkungen nach eine gewisse Stärke und Fühlbarkeit erreicht (BGH 57, 359; BGH, NJW 1980, 2703). Die Schwelle für einen entschädigungspflichtigen Eingriff liegt mithin erheblich niedriger.

Ich bitte daher den berechtigten Interessen meiner Mandanten angemessen Rechnung zu tragen, um entschädigungspflichtige Eingriffe zu vermeiden. Die Gewerbebetriebe meiner Mandanten sind auf die ununterbrochene und freie Zufahrt angewiesen für ihren Lieferverkehr, ihre Kunden und ihre Mitarbeiter. Anderenfalls drohen Existenzvernichtungen und massive Verluste an Arbeitsplätzen sowie Gewerbesteuer einbußen. Gerade aus diesem Grunde dürften Mehrausgaben zur Vermeidung der bekannten nachteiligen Folgen, wie sie etwa die Durchführungsvariante 2 ermöglicht, unabdingbar sein.

Sofern sich nicht sämtliche nachteilige Folgen nach erfolgter Prüfung als vermeidbar darstellen, ist meinen Mandanten jedenfalls die konkret zu erwartende Beeinträchtigung der Verkehrsführung frühzeitig mitzuteilen, damit diese sich hierauf einstellen können. Dies bedingt auch die Information über den zeitlichen Ablaufs sowie die Abfolge der einzelnen Bauabschnitte, welche bislang insbesondere in den Durchführungsvarianten nicht eindeutig ist.

Ich bitte um Eingangsbestätigung.

Mit freundlichen Grüßen

***Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für  
Umwelt, Klimaschutz und Verkehr vom 19.09.2013  
- öffentlicher Teil -***

**6. Alternatives Verkehrskonzept für die Kanalbaumaßnahme Buchholzstraße  
0445/2013**

Herr Wagner vom Abwasserwerk informiert über die Ortsbesichtigung mit Anwohnern und Gewerbetreibenden in der Buchholzstraße vor Sitzungsbeginn und versichert, dass bei allen drei zur Entscheidung vorgelegten Varianten die Zu- und Abfahrt mit Einschränkungen sicher gestellt werde. Während der in Variante 0 und 1 notwendigen Vollsperrung der südlichen Buchholzstraße werde dort im Mehrschichtbetrieb täglich von 6 Uhr bis 22 Uhr gebaut.

Bei Variante 2 erübrige sich diese Sperrung. Eine Regenrückhaltung auf dem mittleren Grundstück sei vor mehr als 3 Jahren geprüft worden und in Teilbereichen auch umsetzbar, ersetze aber nur einen Teil des oberen Kanalastes in der Buchholzstraße. Bei der Kostenkalkulation müsse der Wert dieses Grundstückes und die vorzunehmende bauliche Maßnahme mit in Ansatz gebracht werden.

Auf die einzelnen Abschnitte und die Notwendigkeiten der Baumaßnahme gehe Herr Abt nachfolgend ein.

Herr Ziffus erkundigt sich nach Ergänzungswünschen an das Planungsbüro, was verneint wird.

Herr Abt informiert: 1. Veranlassung für die Gesamtmaßnahme sei grundsätzlich das Thema der Behandlungspflicht des in dem Gewerbegebiet anfallenden Regenwassers. Eine entsprechende Behandlungsanlage gebe es noch nicht. Derzeit werde das dort anfallende Regenwasser unmittelbar im Bereich des Bauhofes an der Ferdinandstraße in die Strunde eingeleitet.

2. Aufgrund verschärfter Einleitungsbedingungen (BWK-M3) hinsichtlich Regenwasserrückhaltung, dürften an der Einleitungsstelle in der Ferdinandstraße statt der bisherigen rund 770 Liter/Sekunde künftig nur noch 45 Liter/Sekunde in die Strunde eingeleitet werden. Das führe zu der Verpflichtung, entsprechende großvolumige Becken bauen zu müssen, um diese Wassermengen zurück zu halten und gedrosselt abgeben zu können.

3. Überflutungsschutz sei ein weiterer Auslöser für die Gesamtmaßnahme. Im Rahmen der Generalentwässerungsplanung seien 1996 in diesem Bereich rechnerisch Defizite in der Überstauungssicherheit ermittelt worden, die sich wenige Jahre später bei Starkregenereignissen auch verifiziert hätten, denn in Teilbereichen nördlich der S-Bahn-Trasse komme es immer wieder zu nicht hinnehmbaren Überflutungen.

4.1. Hinsichtlich der Neustrukturierung des Kanalnetzes müssten zukünftig bisher dem Becken Cederwaldstraße zufließende Regenwässer übernommen werden, da dessen Aufnahmekapazität für das zusätzliche Regenwasser nicht ausreiche.

4.2 An der Tannenbergsstraße sei anstelle der bisherigen Bahnübergänge eine Unterführung geplant, wodurch dann dort die Möglichkeit der Ableitung für den Kanal über die Tannenbergsstraße entfalle.

Die Verkehrsführung der 0 Variante sei im vergangenen Jahr in einer Sitzung dieses Ausschusses vorgestellt worden.

Heutige Thematik seien die Durchführungsmodalitäten der Baumaßnahme. Bei Einbeziehung der Unterführung der Buchholzstraße unter der Bahn sei eine Vollsperrung des dortigen Bereiches in jedem Fall zwingend, aufgrund der Größe des dort zu verlegenden Rohres und des dazu notwendigen Grabens. Die Verlegung der Rohre im Vortriebverfahren sei aufgrund der engen Kurvenlage keinesfalls möglich.

Zur Frage von Herr Komenda zu den Kosten für Vortriebverfahren und denen für offene Bauweise im Kanalbau informiert Herr Abt, dass die Verlegung von Kanalrohren in offener Bauweise bis zu einer größeren Tiefe günstiger seien als die Verlegung im Vortrieb. Das wechsele erst bei größeren Tiefen, weil sich durch das Vortriebverfahren die Erdaushubmenge reduziere.

Da sich die Kanallage an der Lage der Versorgungsleitungen orientieren müsse, seien diese teilweise schon umgelegt worden.

Während der gesamten Baumaßnahme in der Buchholzstraße und in der Straße Britanniahütte sei vorgesehen, durchgängig eine Fahrspur neben dem offenen Kanalgraben in einer Mindestbreite von 2,75 m bereit zu halten. Die einzelne Einfahrten würden mittels Schleppkurve auf Befahrbarkeit vorab geprüft. In den Fällen, in denen Fahrzeuge den Kanalgraben queren müssten, werde dieser so abgedeckt, dass der Verkehr darüber fahren könne. Das gelte auch für zu erwartenden Drei-Achs-Verkehr und Fahrzeuge, die Betriebsabwässer abholen müssten, Langholzfahrzeuge sowie für 40-Tonner mit entsprechendem Radius. Die entsprechenden Aus- und Einfahrtsmöglichkeiten für diese Fahrzeuge würden in jedem Fall bereit gehalten.

Herr Buchen erkundigt sich wie verhindert werden solle, dass sich beim Einspurverkehr zwei Großlaster gegenüber stünden.

Herr Wagner vom Abwasserwerk geht davon aus, dass die Baumaßnahme auf der gesamten Strecke nur in kurzen Abschnitten erfolge. An unübersichtlichen Stellen werde der Verkehr mittels Ampelanlagen geregelt. Wegen der Verkehrssicherheit sei mit Ordnungsbehörde und Polizei bereits eine Grobabstimmung erfolgt, die unter Hinzunahme der ausführenden Baufirma konkretisiert werde. Dann würden auch genauere Verkehrszeichenpläne für die Baufirma erstellt.

Herr Dr. Fischer befürwortet im Bereich der unteren Baumaßnahme die Beibehaltung der Umfahrungsmöglichkeit im westlichen Teil des Inselgrundstücks.

Herr Abt hat da keine Bedenken, da genug Raum zur Verfügung stehe. Ein Teil der Fläche sei verpachtet.

Auf die Frage von Herrn Komenda, ob das Grundstück städtisch sei und ob man darauf ein Regenrückhaltebecken errichten könne, informiert Herr Wagner vom Abwasserwerk, dass diese Fläche bereits in der Vergangenheit im Flächennutzungsplan als Fläche für die Abwasserwirtschaft vorgesehen gewesen sei. Aufgrund der Problematik zur Einleitung der Regenwassermengen an der Ferdinandstraße und aufgrund der Tatsache, dass das dort unterbringbare Volumen nicht das erforderliche Volumen abdecke, habe sich die Planung zu der neuen Variante entwickelt, das Regenwasser in das Becken Kippemühle abzuleiten.

Herr Mönkes hat bei der Ortsbesichtigung die Information erhalten, dass das Inselgrundstück, das man teilweise zur Regenrückhaltung und zur Entlastung der Verkehrsführung auf der Buchholzstraße nutzen könne, städtisch sei. Er bittet um nähere Beschreibung dieser sich daraus entwickelnden 4. Variante. Ferner interessieren ihn, warum dieses Grundstück vom Lie-

genschaftsbetrieb nicht zur Verfügung stehe sowie die durch Einbeziehung dieses Grundstückes anfallenden Kosten, ebenso die Vor- und Nachteile im Vergleich zu der beschriebenen Variante 2. Um den notwendigen Zeitplan einzuhalten, sei die CDU-Fraktion auch zu einer gemeinsamen Sondersitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr und des Infrastrukturausschusses bereit. Daher beantrage er diesen Tagesordnungspunkt entsprechend zu vertagen.

Herr Dlugosch beanstandet, dass weder die Fraktion DIE LINKE./BfBB, noch er als Ausschussmitglied, von dem stattgefundenen Ortstermin Kenntnis erhalten habe und betrachtet das als Informationsdefizit.

Darüber hinaus hält er die Inhalte der drei Varianten und Details zur Kanalbaumaßnahme Buchholzstraße zur Beurteilung und Entscheidung für einzelne Ratsmitglieder, die keine Verkehrsexperten seien, für sehr komplex. Ihn interessiert, ob auch die Auswirkungen auf den Verkehr in den übrigen Stadtbereichen in die Überlegungen einbezogen worden seien, ferner, in wie weit die Versorgungsträger noch vorab aktiv werden müssen, um Leitungen zu verändern und ob auch in die Kostenkalkulation Kosten für Gewährleistungsmängel und Vertragsstrafen einbezogen seien. Er möchte Kostenüberschreitungen und Nachtragsforderungen vermeiden.

Zur Frage der Verkehrsentlastung weist Herr Ziffus darauf hin, dass es 5 nutzbare Kreuzungen im Nord-Süd Bereich von Bergisch Gladbach gebe.

Herr Schallehn fand den Ortstermin sehr informativ, auch hinsichtlich der Erkenntnis der tatsächlichen Probleme der Anwohner und der Gewerbetreibenden. Er stimmt dem Vertagungsantrag der CDU-Fraktion zu. Da die Variante 1 für die Gewerbetreibenden kaum Vorteile biete, weil es um die Sperrung der Unterführung gehe, wäre nur Alternative 2 abzuwägen, allerdings mit Mehrkosten in Höhe von 2 Mio. Euro, vielleicht sogar noch mehr. Das müsse gut überlegt werden als Preis für ein paar Meter Umweg, den die Kunden der Gewerbetreibenden in Kauf nehmen müssten.

Er erkundigt sich nach der Möglichkeit die Tannenbergstraße zu öffnen, um dem Verkehr die Möglichkeit einer Abkürzung zu ermöglichen und den Gewerbetreibenden den guten Willen zu zeigen.

Herr Wagner vom Abwasserwerk hat überschlägig errechnet, wie viel Volumen auf dem Inselgrundstück unterzubringen und wie viel dabei ansatzweise zu sparen wäre. Bei Regenrückhaltung innerhalb der städtischen Fläche könne voraussichtlich in der Buchholzstraße der kleinere Kanalast mit 120 m<sup>3</sup> Kanalstauraum eingespart werden, wobei der Ausgleich der Fläche selbst noch zu finanzieren sei. Auch bei präziser Berechnung erwarte er keinen größeren wirtschaftlichen Vorteil. Es bleibe verlässlich eine deutliche finanzielle Differenz zwischen der Variante 0 und der Variante 2 bestehen, weil der Großteil des Kanalbaues in der Britanniahütte als Vortriebsstrecke (DN 3.000) beibehalten werden müsse.

Zur Frage von Herrn Dlugosch teilt er mit, dass ihm die Einbeziehung eines Gewährleistungszuschlages vollkommen unbekannt sei. Es würden Gewährleistungsbürgschaften gefordert, die später gezogen werden könnten. Die Kostenberechnung des Ingenieurbüros könne jederzeit zur Prüfung offen gelegt werden. Das sei ihm sogar angenehm, da nichts verborgen werden solle.

Nachträge könnten jetzt noch nicht mit eingeplant werden, da man sie ja noch gar nicht kenne. Unwägbarkeiten, wie Funde aus den Weltkriegern, würden dann u.U. zu Kostenerhöhungen führen. Grundsätzlich könne man die Kosten nur so gewissenhaft wie möglich zusammen tragen und vorstellen.

Herr Krafft schließt sich dem Prüfungsvorschlag von Herrn Mömkes an, Regenrückhaltung auf dem Inselgrundstück zu praktizieren und die Wässer langsam in den Kanal abzuführen, weil dadurch eine Reihe Kanalbauanmaßnahmen in Richtung Mülheimer Straße nicht mehr erforderlich wären.

Darüber hinaus schlägt er den Bau eines Regenrückhaltebeckens im Bereich des Wildwuchses jenseits der Britanniahütte vor.

Herr Komenda schließt sich stellvertretend für die SPD-Fraktion dem Antrag der CDU-Fraktion auf Vertagung an. Zusätzlich regt er eine Mischung der Varianten an, z.B. einen größeren Durchmesser bei der Zuführung zum Regenrückhaltebecken, so dass bei Starkregen mehr Volumen generiert werden könne. Allen müsse zum einen bewusst sein, dass die gesamte Baumaßnahme wegen der Überflutungsgefahr erfolge und zum anderen, dass der Tunnel bei größeren Regenereignissen unter Wasser stehen werde, egal was gebaut werde.

Darüber hinaus wünscht er sich, dass ein Teil der Mittel für Infrastruktur der Deutschen Bahn zum Neubau der Unterführung und zur Überführung der Tannenbergsstraße verwendet würden.

Frau Bilo interessiert, unabhängig von Staukanal oder Regenrückhaltebecken, ob es sich bei den Maßnahmen um den Stand der Technik handele oder um etwaiges Flickwerk, bei dem in 2-3 Jahren nachgebessert werden müsse, weil es doch nicht funktioniere und weil der Kanal in der Buchholzstraße schon sehr alt und vergammelt sei. Denn mit einem ziemlich hohen Mehrkostenpaket werde schließlich an eine vorhandene alte Kanalisation angeschlossen.

Herr Wagner vom Abwasserwerk bestätigt, dass die Variante 0 die umfassende Erneuerung in dem gesamten Bereich beinhalte und damit eindeutig eine bessere bauliche Substanz schaffe. Hier habe man nicht nur Teilbereiche einfach erneuern wollen, sondern, als Folge der Problematik aus dem Abwasserbeseitigungskonzept, auf die Kosten besonderen Wert gelegt, um den Gebührenzahler so wenig wie möglich zu belasten. Hinzu kämen die von Herrn Abt geschilderten technischen Anforderungen. Man müsse sich darüber im Klaren sein, dass ein teilweises Belassen der älteren Kanalisation nicht die Haltbarkeit eines Neubaus habe.

Die Umsetzung der Anregung von Herrn Krafft, die Regenwässer in den Wald abzuleiten, erscheint ihm technisch nicht sinnvoll, da die Höhenlage das überhaupt nicht zulasse.

Der Kanal, durch den nach Regenklärung und -rückhaltung das Wasser in die Strunde einfließen solle, habe eine Höhendifferenz von 30 cm zur Verfügung. Daran orientiert könne man sich vorzustellen versuchen, welche Fläche durch ein Volumen von mehr als 3.000 m<sup>3</sup> zusätzlich unter Wasser gesetzt würde, ohne Kenntnis, wo dieses Wasser abfließen könne und werde. Das halte er für keinen technisch sinnvollen Ansatz.

Herr Kühl hält für zu berücksichtigen, dass die Gewerbebetriebe auch verständlicher Weise darauf hingewiesen hätten, dass für sie der Durchgangsverkehr ein wichtiger geschäftlicher Faktor sei. Schließlich sei bei Variante 0 oder 1 eine Sperrung von einigen Monaten einzukalkulieren.

Herr Abt erklärt, dass der Begriff Durchgangsverkehr in unterschiedlicher Bedeutung gebraucht werde. Für die Firmen gehe es um den Durchgangsverkehr von der Mülheimer Straße durch das gesamte Gebiet. Ansonsten gehe es um den Durchgangsverkehr in den einzelnen Straßenbauabschnitten.

Auch Herr Dr. Fischer schließt sich stellvertretend für die FDP-Fraktion dem Vorschlag von Herrn Mömkes an.

Herr Wagner vom Abwasserwerk stellt zum Einwand von Herrn Kühl klar, dass der Verkehr wieder fließen könne, sobald die Baumaßnahme, Durchfahrt der Buchholzstraße unter der Bahn, abgeschlossen sei. Man müsse jedoch in dem ganzen Bereich immer wieder mit verkehrlichen Beeinträchtigungen rechnen. Dem Durchgangsverkehr könne nicht freie Fahrt signalisiert werden, wenn er kurz danach auf Baustellenbetrieb treffe.

Darüber hinaus weist Herr Wagner darauf hin, dass man im Kanalbau nie von einem hundertjährigen Ereignis ausgehe. Dafür sei auch kein Kanal dimensioniert. Das betreffe ausschließlich Gewässer. Nach dem Stand der Technik würden Kanäle im Innenstadtbereich für ein fünfjähriges Ereignis dimensioniert. Je weiter man nach draußen komme, desto mehr werde diese statistische Jährlichkeit reduziert bis zu Einjährigkeit im ländlichen Bereich. Das bedeute, dass statistisch gesehen, dort einmal jährlich das Wasser oben aus dem Kanal austreten könne. Das heiße nicht, dass es jemanden schädigen könne.

In der Britanniahütte gehe man statistisch von einmal in fünf Jahren aus. Das bedeute vorliegend, dass es sehr negativ sei, wenn dann alles in Richtung der Firma Volberg fließe. Besser wäre dann, in den benachbarten Wald. Hierbei handele es sich nur um den Überstauschaden. Der Kanalstauraum würde im tiefsten Punkt aufgrund der kommunizierenden Röhren als erstes versagen.

Herr Ziffus vergewissert sich, dass das bedeute, dass die Unterführung als erstes voll laufe, was Herr Schmickler bestätigt.

Herr Mömkes stellt klar, dass es keineswegs darum gehe der Verwaltung neue Aufgaben zuzuschieben, sondern darum, dass die Politik Entscheidungen treffen müsse, bei denen es nicht nur um hohe Geldausgaben gehe, sondern vorliegend vor allem um diverse Gewerbetreibende, die viele Arbeitsplätze zur Verfügung stellten. Es müsse alles daran gesetzt werden, Arbeitsplätze durch solche Maßnahmen nicht zu beeinträchtigen. Auch wenn Herr Wagner soeben auf das Abwasserbeseitigungskonzept eingegangen sei. Es sei selbstverständlich, dass die Verwaltung und die Politik mit dem Gebührenhaushalt der Bürger sehr vorsichtig umgehen würden.

Es sei aber auch immer wieder im Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr (AUKV) gesagt worden, dass bei den Planungen zur Umsetzung der Maßnahmen aus dem Abwasserbeseitigungskonzept mit hoher Priorität darauf geachtet werden solle, dass die verkehrliche Situation in dieser Stadt nicht noch zusätzlich durch Baumaßnahmen belastet werde. Das sei an neuralgischen Punkten dieser Stadt immer wieder deutlich geworden.

Herr Ziffus fasst zusammen und lässt abstimmen:

**Der Antrag von Herrn Mömkes, diese Situation noch einmal in der Verwaltung zu überdenken und danach, gegebenenfalls in einer Sondersitzung von AUKV und Infrastrukturausschuss (ISA), aufgrund neuer Daten zu entscheiden, wird mit 2 Enthaltungen der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN angenommen.**

*Auszug aus der Sitzung des Infrastrukturausschusses vom  
25.09.2013  
- öffentlicher Teil -*

10. Alternatives Verkehrskonzept für die Kanalbaumaßnahme Buchholzstraße  
0445/2013

Der Tagesordnungspunkt wurde einstimmig auf eine gemeinsame Sondersitzung des Infrastrukturausschusses mit dem Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr vertagt (siehe Niederschrift zu Tagesordnungspunkt 1).

***Auszug aus der Niederschrift über die gemeinsame Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr und des Infrastrukturausschusses vom 9.10.2013***  
***- öffentlicher Teil -***

**4. Alternatives Verkehrskonzept für die Kanalbaumaßnahme Buchholzstraße**  
**0445/2013**

Herr Kremer berichtet über ein Gespräch mit Anliegern vom Vortag.

Grundsätzlich hätten die Anlieger nochmals auf ihre Situation hingewiesen und aus Sicht der betroffenen Betriebe sich zunächst weiterhin für die Variante 2 ausgesprochen.

Im Verlauf des Gespräches habe sich jedoch ein Modell ergeben, bei dem durch einen späteren Baubeginn und eine veränderte Reihenfolge der Lose, die Belastung für die Anlieger merklich reduziert werde. Unterstützt durch eine intensive Betreuung der Betriebe während der Bauphase, ergebe sich damit eine gute Chance für die Variante 0.

Herr Wagner vom Abwasserwerk informiert über Details zur angedachten Variante. Insgesamt habe man sechs wichtige Punkte herausgefiltert:

1. Zunächst gehe es um Fragen der Beschilderung. Dazu gehöre nicht nur die straßenverkehrliche Beschilderung, sondern auch eine konkrete Ausschilderung von der Mülheimer Straße aus, auf dem kürzesten Weg zu den betroffenen Betrieben.
2. Zusätzlich sollen für die Firmen Flyer erstellt werden, aus denen für deren Kundschaft die Anfahrmöglichkeit ersichtlich sei.
3. Für jeden einzelnen Betrieb solle darüber hinaus durch einen Verkehrsplaner ein individueller Plan erarbeitet werden. Dabei solle berücksichtigt werden, welche Fahrzeuge dort vor Ort verkehren, wann sie dort eintreffen sowie wichtige Be- und Entladedetails und ob größere Fahrzeuge mit entsprechenden Schleppkurven eingesetzt würden. Geplant sei in diesem Zusammenhang auch, kurzfristig hinderliche Zäune zu versetzen. Jedenfalls solle die Erreichbarkeit jederzeit sichergestellt werden.
4. Wichtiger Bestandteil der Überlegungen sei vor allem eine zeitliche Reduzierung des Bauabschnitts der Unterführung in der Buchholzstraße, für die ursprünglich eine Bauzeit von vier Monaten angesetzt worden sei. Durch geeignete Maßnahmen, wie die Durchführung der Arbeiten im Zweischichtbetrieb, lasse sich diese Zeit auf zweieinhalb bis drei Monate verkürzen. Zur Sicherheit werde dieser Rahmen mit den ausführenden Firmen vertraglich fixiert.
5. Ein wichtiger Punkt für die Anlieger sei der Zeitpunkt des Baubeginns. Je kurzfristiger dieser gewählt sei, desto größer seien die von ihnen erwarteten Schwierigkeiten. Bei einem späteren Einsetzen der Arbeiten könnten sich die Anlieger besser auf die Situation einstellen. Ohne große negative Auswirkungen für andere folgende Baumaßnahmen (Tannenbergstraße) könne man das Projekt durchaus ein Jahr später, also im Frühjahr 2015, beginnen lassen.
6. Außerdem könne im Rahmen einer Umgruppierung der Baumaßnahme der Abschnitt Unterführung Buchholzstraße am Schluss ausgeführt werden.

Diese von der Verwaltung als umsetzbar angesehenen Punkte seien in dem gemeinsamen Gespräch ausgearbeitet worden und ergäben für alle Seiten einen guten Kompromiss.

Ergänzend teilt Herr Wagner mit, dass die Baumaßnahme Tannenbergstraße mit dem Ziel 2019 angesetzt sei, was nach dem beschriebenen Vorlauf mit der modifizierten Variante 0 erreicht werden könne.

Herrn Komenda interessieren, neben der Beeinträchtigung der Anlieger, die zu erwartenden Mehrkosten bei Umstrukturierung und Beschleunigung der Bauphase.

Herr Wagner vom Abwasserwerk bestätigt die Notwendigkeit, Beeinträchtigungen der Anlieger zu minimieren. Gebaut werden sollte in offener Bauweise. Diese Arbeiten seien durchaus auch am Wochenende oder nachts durchführbar, was sich bei anderen Projekten schon bewährt habe. Die Planungskosten seien im Vorschlag noch nicht enthalten, da die Punkte erst am Vortag zusammengetragen worden seien und noch beschlossen werden müssten. Die Größenordnung halte er jedoch nicht für entscheidungserheblich. Bei den Kosten für die Verkehrsplanungen erwarte er ca. 20.000 € bis 25.000 €.

Herr Dr. Fischer spricht sich dafür aus, die Bauzeiten soweit wie möglich zu verkürzen sowie die Belastungen für die Anlieger so gering wie möglich zu halten. Er möchte wissen, wie sich die zeitliche Verknüpfung der Baumaßnahme Buchholzstraße mit dem Projekt Tannenbergsstraße darstelle. Er bittet um einen Zeitplan, aus dem sich der Verlauf beider Projekte erkennen lasse.

Herr Wagner vom Abwasserwerk hält ein Anhängen dieses Zeitplanes an die Niederschrift für unmöglich, da einige Details in Absprache mit den Anliegern noch ausgearbeitet werden müssten. Ein genauer Zeitplan werde aber sobald als möglich vorgelegt.

Herrn Ebert interessieren die anfallenden Mehrkosten für das am Vortag angedachte 6-teilige Modell.

Herr Wagner vom Abwasserwerk kann sich diesbezüglich nicht festlegen, weil dies von Firma zu Firma unterschiedlich gesehen werde. Für manche Firmen könne ein geändertes Zeitfenster, unter Berücksichtigung eventueller anderer Aufträge, sogar von Vorteil sein. Schließlich würden den Firmen keine Mehrleistungen abverlangt, sondern die einzelnen Abläufe nur anders strukturiert.

Herr Mömkes ergänzt, dass die tatsächlichen Kosten erst nach erfolgter Ausschreibung vorliegen würden.

Herr Zalfen hält es, stellvertretend für die SPD-Fraktion, für nicht vertretbar, Mehraufwendungen bei dem Vorhaben Buchholzstraße auf die gesamten Gebührenzahler umzulegen. Er spricht sich daher für die preisgünstigste Variante 0 aus, und dies möglichst ohne Zusatzkosten. Er schlägt zudem vor, diese Variante nicht nur um ein Jahr, sondern um zwei Jahre nach hinten zu schieben, um die Gebühren in den nächsten Jahren stabil zu halten.

Herr Kremer verweist auf die Verschiebung der Zeitfenster. Durch den ein Jahr späteren Baubeginn, sowie durch die Verlagerung der Baumaßnahme Buchholzstraße an den Schluss, ergebe sich bereits eine Rücksetzung in Höhe von etwa einviertel Jahren. Eine weitere Verschiebung würde erhebliche Probleme mit der Maßnahme Tannenbergsstraße bedeuten. Die Förderung zu diesem Projekt sei termingebunden. Der sich abzeichnende Kompromiss ermögliche aus heutiger Sicht anschließend die termingerechte Durchführung auch dieser Maßnahme.

Herr Zalfen erinnert, dass das Eisenbahnkreuzungsgesetz seit 1995 den Diskussionen um die Maßnahme Tannenbergsstraße zugrunde gelegt werde. Ein endgültiger Beleg für das Auslaufen der Förderung sei ihm nicht bekannt.

Herr Kremer verweist auf die noch bestehenden Unklarheiten zur Förderung der Maßnahme Tannenbergstraße. Klare Aussagen zum Auslaufen der Förderung seien leider nicht zu erhalten.

Wichtig sei es, nicht zu früh, aber auch nicht zu spät, die Kanalbaumaßnahme Buchholzstraße abzuschließen, damit sich abzeichnende Anschlussmaßnahmen noch zeitgerecht durchführen ließen.

Herr Kamp erkundigt sich nach der Finanzierung der Maßnahme Buchholzstraße und der entsprechenden Einplanung der Bahntrasse. Außerdem möchte er wissen, wann das zweite Gleis in Angriff genommen werde.

Herr Schmickler bestätigt auf Anfrage von Herrn Kamp die komplette Gebührenfinanzierung der Maßnahme.

Er erinnert daran, dass die Verbindung von der Bahnunterführung zur Mülheimer Straße Voraussetzung für die vom Land zu planende Verbindung über den Bahndamm sei.

Augenblicklich sei nicht abzusehen, wann konkret das zweite Streckengleis für die Eisenbahn gebaut werden solle. Eine klare Antwort sei von den zuständigen Stellen dazu aktuell leider nicht zu erhalten. Zur Sicherheit werde jedoch bei allen Planungen dieses Projekt zumindest gedanklich mit einbezogen.

Herr Kamp fragt ergänzend nach dem geplanten neuen Stadthaus am Bahnhof. Auch dafür seien gewisse Vorkehrungen hinsichtlich der Straßen und Kanäle zu treffen. Im Zusammenhang mit dem geplanten zweiten Gleis möchte er eine gewisse Sicherheit haben, dass diese Maßnahmen auch tatsächlich umgesetzt würden.

Herr Schmickler verweist hinsichtlich der Maßnahme Tannenbergstraße auf zahlreiche Verkehrsuntersuchungen und Schalluntersuchung mit allen denkbaren Varianten. Diese seien Gegenstand der Beschlussfassung über den Bebauungsplan gewesen.

Herr Dlugosch vermisst bei den Alternativen konkrete Aussagen zu den verkehrlichen Auswirkungen auf das Umfeld, insbesondere für den Zeitraum der Sperrung des Straßenabschnitts der Buchholzstraße für den Durchgangsverkehr. Er möchte wissen, wie die Verkehrsströme dort umgeleitet und die Auswirkungen insgesamt erwartet würden.

Herr Mömkes verweist auf die Ausarbeitung eines konkreten Verkehrskonzeptes für das Projekt, wie es von Herrn Wagner vom Abwasserwerk angekündigt worden sei. Der mit den Anliegern gefundene Kompromiss sehe dies ausdrücklich vor.

Herr Kremer bestätigt auf Anfrage von Herrn Santillán das Ergebnis des gestrigen Gespräches hinsichtlich der Variante 0.

Insbesondere durch eine höchstmögliche Betreuung sowie die zeitliche Verschiebung der Maßnahme, sei die modifizierte Variante 0 nun für die Anlieger in den Auswirkungen auf ein erträgliches Maß zurückgeführt worden.

Frau Gobel-Wittstock äußert sich als betroffene Inhaberin eines Betriebes. Sie verweist auf die Zahl der betroffenen Betriebe, die auf einen möglichst reibungslosen Verkehrszufluss angewiesen seien. Beim gestrigen Gespräch habe die Verwaltung auf die hohen Kosten für die Variante 2 hingewiesen. Dadurch bedingt sei dann die Variante 0 besprochen worden, ergänzt durch die dargelegten Modifizierungen.

Herr Schundau verweist für die Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN darauf, dass man die hohen Mehrkosten der Variante 2 der Gesamtheit der Gebührenzahler nicht zumuten könne und spricht sich für die Variante 0 in der ergänzten Form aus.

Herr Dr. Steffen bekräftigt dies. Einen weiteren Aufschub für ein zusätzliches Jahr hält er für nicht angebracht.

Herr Kraus lobt die zwischen Verwaltung und Anliegern erarbeitete Lösung. Soweit wie möglich seien alle Interessen berücksichtigt worden.

Herr Henkel spricht sich, stellvertretend für die CDU-Fraktion, für die Variante 0 in der ergänzten Fassung aus. Einer Verschiebung um ein weiteres Jahr stimme er nicht zu, da er das Risiko fürchte, dass mittelfristig die Fördermittel des Landes reduziert würden, da das Land einen ausgeglichenen Haushalt anstrebe und Mittel einsparen müsse.

Herr Höring schließt sich den Vorrednern an. Er verweist auf das Abwasserbeseitigungskonzept, welches bestimmte Investitionen, mit Folgen auf den Gebührenhaushalt, erforderlich mache, was jedoch bereits beim Ursprungsbeschluss klar gewesen sei. Zum Thema Tannenbergstraße bleibe man mit der sich abzeichnenden Lösung weiter auf Kurs.

Herr Waldschmidt bezieht sich auf das Projekt Tannenbergstraße und die Vorgeschichte dazu. Wenn man bestimmten Ankündigungen aus der Vergangenheit folgen würde, hätte der Bahnübergang Tannenbergstraße mindestens seit 5 bis 6 Jahren geschlossen sein müssen. Er habe daher diesbezügliche Vorbehalte und halte es für durchaus möglich, die Maßnahme Buchholzstraße über ein Jahr hinaus zu verschieben. Landauf und landab gebe es, nicht zuletzt im Rheintal, beschränkte Bahnübergänge. Bei deren Schließung würde die Infrastruktur zusammenbrechen. Er bittet daher um belastbare Informationen zum Projekt Tannenbergstraße. Seine Fraktion würde sich dann gern nochmals mit dem Thema beschäftigen. Die in der Vergangenheit geäußerten Annahmen seien jedenfalls bisher nicht eingetreten.

Herr Dr. Fischer hält für die FDP-Fraktion das Thema Tannenbergstraße für eine mittel- bis längerfristige Angelegenheit, die dazu dienen solle, den Verkehr aus der Innenstadt abzuleiten. Das gelinge mittels einer Unterführung sicherlich besser als durch einen beschränkten Bahnübergang. Er spricht sich ferner für eine Option aus, eine Verbindung zwischen dem Refrather Weg Richtung Norden offen zu halten. Es freut ihn, dass sich eine positive Entwicklung zur Variante 0 abzeichne. Eine zusätzliche Kostenbelastung in Höhe von 2 Mio. Euro für eine Einschränkung über zweieinhalb Monate bleibe damit erspart. Eine zusätzliche Verschiebung von einem weiteren Jahr hält er mit Blick auf das Projekt Tannenbergstraße für nicht angezeigt.

Herr Santillán begrüßt den gefundenen Ausgleich.

Wegen der grundsätzlichen Haltung seiner Fraktion zu dieser Maßnahme werde sich seine Fraktion allerdings bei der Abstimmung enthalten, bzw. dagegen stimmen. Er unterstützt eine weitere Verschiebung der Maßnahme Buchholzstraße, da es den Anliegern nütze.

Herr Pick fordert die SPD-Fraktion wegen ihrer guten Kontakte zur Landesregierung auf, konkrete verlässliche Informationen zur Förderung vorzulegen. Solange solche nicht vorliegen würden, bitte er um Verständnis dafür, dass eine zeitnahe Lösung anstrebt werde.

Herr Mömkes erinnert an den weitergehenden **Antrag von Herrn Zalfen, die Maßnahme um zwei Jahre auf das Jahr 2016 zu verschieben** und lässt abstimmen:

**Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr lehnt diesen Antrag mehrheitlich ab. Für den Antrag stimmen 5 Mitglieder von SPD sowie Die Linke./BfBB.  
Dagegen votieren 11 Mitglieder von CDU, Bündnis 90/DIE GRÜNEN und FDP.**

**Der Infrastrukturausschuss lehnt diesen Antrag ebenfalls mehrheitlich ab.  
Für den Antrag stimmen 6 Mitglieder von SPD, Die Linke./BfBB sowie KIDinitiative.  
Dagegen votieren 11 Mitglieder von CDU, Bündnis 90/DIE GRÜNEN sowie FDP.**

Anschließend wird über die **Planungsvariante 0, in der preisgünstigsten Variante, mit den entsprechenden Ausführungen der Verwaltung** abgestimmt:

**Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr stimmt dem Antrag mehrheitlich zu.**

**Für den Antrag stimmen 11 Mitglieder von CDU, Bündnis 90/DIE GRÜNEN, FDP sowie Freie Wähler.**

**Gegen den Antrag stimmen 4 Mitglieder der SPD-Fraktion bei einer Enthaltung der Fraktion Die Linke./BfBB.**

**Der Infrastrukturausschuss stimmt dem Antrag ebenfalls mehrheitlich zu.**

**Für den Antrag stimmen 12 Mitglieder von CDU, Bündnis 90/DIE GRÜNEN und FDP.**

**Gegen den Antrag stimmen 4 Mitglieder der SPD-Fraktion, bei zwei Enthaltungen der Fraktion Die Linke./BfBB sowie der KIDinitiative.**

**Damit ist die Maßnahme beschlossen.**