

Aktueller Sachstand zum Thema Anbindung an die A 4

Aufgrund öffentlicher Äußerungen verschiedener Beteiligten anlässlich einer Veranstaltung der SPD mit Herrn Minister Dr. Axel Horstmann hat die Verwaltung zunächst Herrn Dr. Horstmann angeschrieben mit der Bitte,

- a) klarzustellen, dass ein Anschluss an das Merheimer Kreuz auch nach dessen Rückbau möglich ist, da hierzu eine eindeutige Erklärung des Landesbetriebs Straßen vorliegt und
- b) mitzuteilen, auf welches Förderprogramm sich die erwähnten Fördermittel von mehr als 20 Mio € beziehen.

Der Minister hat zwischenzeitlich eine Eingangsbestätigung gesandt.

Sodann wurden Herr Dr. Franke MdL und Frau stellv. Bürgermeisterin Hammelrath, letztere mit der Bitte um Ansprache des Herrn Eumann MdL, um Klärung und Unterstützung gebeten. Von Herrn Dr. Franke MdL erhielt die Verwaltung inzwischen die Mitteilung, bei dem angesprochenen Betrag könne es sich nur um die Mittel des Bahnflächenpools NRW handeln. Dies hat sich bei weitergehenden Recherchen der Verwaltung bestätigt.

In einem ausführlichen Telefongespräch mit einem der Geschäftsführer der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft NRW, die den Bahnflächenpool verwaltet, konnten zwischenzeitlich die genaueren Rahmenbedingungen geklärt werden. Danach wurde vor einigen Jahren zunächst ein erstes Liegenschaftspaket mit Grundstücken aus insgesamt 100 Städten und Gemeinden und einem finanziellen Grundstock von 20,4 Mio € gebildet. Die Grundidee der Konstruktion besteht darin, dass innerhalb einer Gemeinde gelegene rentabel zu vermarktende Bahnflächen wirtschaftlich zusammengeführt werden mit solchen, deren Wiedernutzbarmachung Aufwendungen erfordert. Damit wird erreicht, dass die „guten“ Liegenschaften die „schwachen“ Grundstücke subventionieren. Hierzu erforderliche planerische bzw. konzeptionelle Aufwendungen werden vom Bahnflächenpool mit 100 % der Kosten gefördert. Nicht gefördert werden hingegen bauliche Maßnahmen; diese müssen ggf. im Wege der Gegenfinanzierung erwirtschaftet werden.

In der letzten Zeit hat sich die Bahnflächenentwicklungsgesellschaft NRW verstärkt auch linienförmigen Grundstücken zugewandt. Dort wird die auch aus Sicht der Stadt richtige Position vertreten, dass solche linienhaften Grundstücke einen außergewöhnlichen Wert besitzen, da es heute kaum noch möglich ist, solche Grundstücke mit vertretbarem wirtschaftlichem Aufwand zu bilden. Insofern könnte der Bahndamm in Bergisch Gladbach in die Programme der Bahnflächenentwicklungsgesellschaft passen.

Das vor einigen Jahren gebildete erste Grundstückspaket wurde nach bestimmten Kriterien (insbesondere Aufwertungsmaßnahmen an kleineren Regionalbahnhöfen) zusammengestellt. Ein nächstes Maßnahmenpaket wird voraussichtlich im März 2004 geschlossen. Es ist angeraten, bis dahin einschlägige Anträge auf Aufnahme in den Bahnflächenpool zu stellen. Diese Anträge sind nicht an den Bahnflächenpool, sondern an das zuständige Ministerium für Stadtentwicklung zu richten.

Damit dürfte zumindest der in der Veranstaltung der SPD aufgeworfene Fragenkomplex nach bereitstehenden Fördermitteln abgearbeitet sein. Die zukünftige Vorgehensweise hängt ansonsten aber weiterhin maßgeblich von den Positionen der Stadt Köln ab. Mit Blick auf deutlich verbesserte Finanzierungs- und Realisierungsmöglichkeiten sollte eine bestehende Kooperation mit der Nachbarstadt nicht ad hoc und ohne Grund beendet werden.

Da der zuständige Stadtentwicklungsausschuss am 10.07.2003 tagt, muss auf ein entsprechendes Signal aus Köln nur noch wenige Tage gewartet werden.

Der oben erwähnte Bahnflächenpool beinhaltet keine Projektförderung beispielsweise für den Bau einer Straße auf einer ehemaligen Bahnfläche. Er tritt insofern auch nicht in Konkurrenz zu bestehenden Förder- oder Finanzierungswegen. Davon ausgehend, dass die Stadt Bergisch Gladbach eine solche Straße alleine nicht finanzieren kann, muss entschieden werden, ob diese entweder als Landesstraße, d.h. vollständig aus Mitteln des Landes errichtet werden soll, oder als Stadtstraße von der Stadt mit Zuschüssen aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gebaut wird. Im Hinblick auf die regionale Funktion einer solchen neuen Straße, die in erster Linie der Anbindung an die Autobahn dient, liegt ein Bau als Landesstraße, d.h. eine Finanzierung über den Landesstraßenbedarfsplan, nahe. Nach Aussage von Herrn Minister Dr. Horstmann müssen entsprechende Anträge rechtzeitig zum Jahresende gestellt worden sein, damit sie in der für das kommende Jahr beabsichtigten Überarbeitung dieses Planes Berücksichtigung finden können. Bislang gilt ein Landtagsbeschluss vom 28.01.1999, den „Landesstraßenbedarfs und -ausbauplan zur Zeit nicht“ fortzuschreiben.

Auch hierfür ist aber zunächst zu klären bzw. abzuwarten, ob zwischen Köln und Bergisch Gladbach eine gemeinsame Straße abgestimmt werden kann.

Stephan Schmickler