

Eingabe nach § 24 der Gemeindeordnung Nordrhein-Westfalen (GO NRW)  
Ludwigstraße 8  
50667 Köln  
Telefax: 0221 / 221-26005

Bürgerpartei GL  
Ramin Farzanehfard  
Milchborntalweg 13  
51429 Bergisch Gladbach  
Tel.: 02204 - 9849530

16.07.2015

**Antrag: Autobahnanbindung Ostfriedhof und Interkommunale Zusammenarbeit der Städte Köln und Bergisch Gladbach**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Autobahnanbindung für die Stadt Bergisch Gladbach ist seit Jahrzehnten ein gravierendes Strukturproblem für den Rheinisch Bergischen Kreis. Umgekehrt leidet der Ortsteil Dellbrück unter dem Durchgangsverkehr aus Bergisch Gladbach. (siehe Anlage: Artikel Kölnische Rundschau)

Es wird beantragt eine Interkommunale Zusammenarbeit zu suchen und die Anbindung des Ostfriedhofs/ Bensberger Marktweg an die A4 endlich umzusetzen. Dies würde den Durchgangsverkehr auf der Dellbrücker Hauptstraße in Köln-Dellbrück, Hohlweide und Mülheim auf die Gierather Straße und den Bensberger Marktweg in Bergisch Gladbach umleiten. Zusätzlich würden sich nachhaltige Verbesserungen für das gesamte Verkehrsnetz in Bergisch Gladbach und Umgebung ergeben.



Parallel zu diesem Antrag läuft noch ein Antrag in Bergisch Gladbach mit dem Inhalt die Verbindung zwischen der Gierather Straße und dem Refrather Weg wiederherzustellen und die Interkommunale Zusammenarbeit zu suchen.

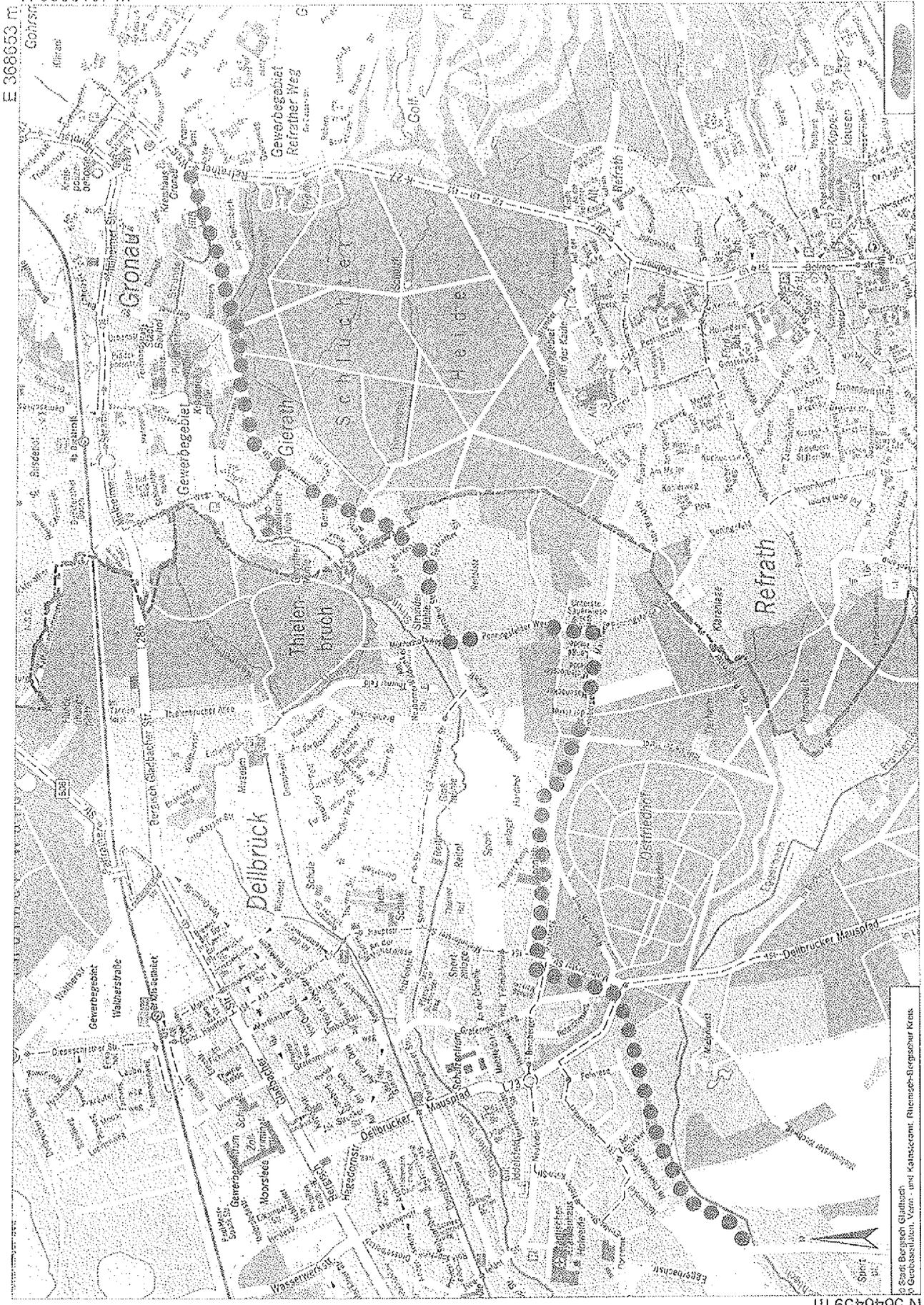
Es gibt mehrere Möglichkeiten den Ostfriedhof an die Autobahn anzubinden. Der Antrag richtet die dringende Bitte an die Stadt Köln sich bei der Lösung des Problems „Bergisch Gladbacher Straße“ auf diese Autobahnanbindung zu konzentrieren. Die Bürgerpartei ist eine Wählervereinigung mit einem Sitz im Stadtrat und verzichtet auf das Recht öffentlich nicht genannt zu werden.

Mit freundlichen Grüßen

Ramin Farzanehfard  
Sprecher für Wirtschaft und Soziales  
Bürgerpartei GL

E 368653 m

N 5650107 m



Stadt Bergisch Gladbach  
 Gebietsdaten, Verm. - und Katasteramt, Rheinisch-Bergischer Kreis

E 363383 m

N 5646459 m

Absender

Drucksachen-Nr.

0340/2015

öffentlich

## Antrag

der Fraktion, der/des Stadtverordneten

zur Sitzung:

Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss am 24.09.2015

### Tagesordnungspunkt

Antrag der FDP Fraktion vom 17.08.2015 zur Realisierung einer  
Ortsumgehung Dellbrück/Refrath/Holweide - Autobahnanschluss an das  
Merheimer Kreuz

### Beschlussvorschlag:

Die Stadt Bergisch Gladbach hält am Ratsbeschluss vom 29.03.2011 [DS 0045/2011] fest und verfolgt daher die Planungen zu der vorgeschlagenen alternativen Trasse über Merheim nicht.

### Inhalt:

Stellungnahme zum Antrag der FDP Fraktion

Ortsumgehung Dellbrück/Refrath/Holweide – Autobahnanschluss an der Merheimer Kreuz

Der vorliegende Antrag der FDP zum Autobahnanschluss an das Merheimer Kreuz schlägt vor ein externes Verkehrsgutachten zu vergeben, um die Realisierung einer Trasse vom Ausgangspunkt Bensberger Straße/Zum Froschkönig über die Schlächter Heide bis zum Merheimer Kreuz zu prüfen.

Zum Sachverhalt ist zu sagen, dass sowohl in der damaligen Machbarkeitsstudie (2003 erstellt von pvt) und im „Integrierten Gesamtverkehrsplan IGVP NRW“ (2006 erstellt vom MBWSV) die vorgeschlagene Trasse als Variante untersucht wurde. Das Land Nordrhein-Westfalen hat sich auf Basis beider Gutachten gegen die oben aufgeführte Trasse und für den Autobahnanschluss der L286n über die alte Bahndammtrasse entschieden.

Der überwiegende Teil der im Antrag vorgegebenen Trasse läuft über Kölner Stadtgebiet. Festzustellen ist, vergleiche hierzu die beigefügte Chronik, dass die Stadt Köln über die gesamte Laufzeit die planerischen Bemühungen derartiger Projekte stets abgelehnt hat. Insofern ist es sinnvoll, zunächst abzuwarten, wie sich die Stadt Köln zu dem auch dort angekündigten Antrag positioniert. In Köln wurde der Antrag bisher jedoch nicht gestellt (Stand 07.09).

Im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit mit Köln und künftig anstehenden interkommunalen Planwerken (z.B. Agglomerationskonzept Region Köln Bonn) wird das Thema regionale Radschnellwege bereits diskutiert, auch ob diese Wege in Form neuer Trassen verlaufen oder sinnvoller unter Nutzung bestehender Wege, gegebenenfalls mit Verbesserungen, gebaut werden.

Künftig wird die Förderung des Radverkehrs, insbesondere auch der Radschnellwege zur regionalen Verbindung von Städten, eine immer größere Rolle in den kommunalen Planungen besitzen. Mit dem Anschluss Bergisch Gladbachs an den Agger-Sülz Radweg existiert schon das erste Projekt Bergisch Gladbachs zur Förderung der regionalen Radschnellwege, bei dem überwiegend vorhandene Wege genutzt werden und somit eine schnelle Realisierung ermöglicht wird.

Anhang: Chronik L286

FDP – Konrad-Adenauer-Platz 1 – 51465 BGL

An den  
Vorsitzenden des Ausschusses  
für Umwelt, Klimaschutz,  
Infrastruktur und Verkehr  
des Rates der Stadt Bergisch Gladbach  
Herrn Christian Buchen  
Konrad - Adenauer - Platz  
51465 Bergisch Gladbach

Jörg Krell  
Vorsitzender der FDP-Ratsfraktion

krell@fdp-bergischgladbach.de  
www.fdp-bergischgladbach.de

FDP Fraktion  
im Rat der Stadt Bergisch Gladbach  
Rathaus, Zimmer 14  
Rathaus Konrad-Adenauer-Platz  
51465 Bergisch Gladbach

Telefon: 0 22 02 / 14 23 14  
Telefax: 0 22 02 / 14 23 14

Bergisch Gladbach, den 17. August 2015

**Sitzung des AUKIV am 2. September 2015 -- Antrag der FDP Fraktion – Ortsumgehung  
Dellbrück/Refrath/Holweide – Autobahnanschluss an das Merheimer Kreuz**

Lieber Herr Buchen,

die FDP bittet Sie, folgenden Antrag auf die Tagesordnung der AUKIV - Sitzung am 2. September 2015 zu nehmen.

Antrag:

Der AUKIV möge beschließen:

Die Verwaltung der Stadt Bergisch Gladbach wird beauftragt, in Absprache mit der Verwaltung der Stadt Köln ein externes Verkehrsgutachten zu vergeben, mit dem Ziel, eine Umgehungsstraße zwischen Bergisch Gladbach und Köln mit einem Autobahnanschluss über das vorhandene Merheimer Kreuz zu realisieren. Mit dieser Umgehungsstraße soll die Verkehrsbelastung auf den bestehenden Verbindungsstraßen in den jeweiligen Stadtteilen Dellbrück und Holweide (Köln) und Refrath (Bergisch Gladbach) reduziert und ein Autobahnanschluss für das Zentrum von Bergisch Gladbach realisiert werden.

Ausgangspunkt der Trasse soll die Ortslage Bensberger Straße/Zum Froschkönig in Bergisch Gladbach sein (Querspange). Die Trasse soll über die L286n an das Autobahnkreuz Merheim angeschlossen werden. (siehe beiliegenden ungefähren Trassenvorschlag)

Die Straße soll einen zweispurigen (jeweils eine Richtungsfahrbahn) Querschnitt haben. Dabei soll die Trassenführung möglichst bestehende Straßen und Wege sowie freigehaltene Trassen nutzen. Ein optimaler Schallschutz muss gewährleistet sein.

Um den steigenden Fahrradverkehr zu berücksichtigen, ist eine parallel zu führende Fahrradschnellstraße in die Planungen einzubeziehen. Hierbei ist die Anbindung an das Kölner Radwegenetz in der Höhe Schlagsbaumweg herzustellen.

Verknüpfungspunkte sollen durch Kreisverkehre realisiert werden und gegebenenfalls Troglagen der Trasse geprüft werden.

Die Finanzierung ist durch Landesmittel (Straßen.NRW) sicherzustellen. Dabei kann auf Mittel der alten Planung der L286n unter der Nummer 24151 bei Straßen.NRW zurückgegriffen werden.

#### Begründung:

Grenzübergreifende Probleme, gerade in der Verkehrspolitik, erfordern ein zwischen den betroffenen Kommunen in der Politik und der Verwaltung abgestimmtes Vorgehen. Daher stellen die Fraktionen der FDP in den Räten der Städte Köln und Bergisch Gladbach einen identischen Antrag, um ein seit Jahrzehnten bestehendes Verkehrsproblem erneut aufzugreifen und einer Lösung näher zu bringen.

Über viele Jahrzehnte erwarten die Bürgerinnen und Bürger in Dellbrück, Holweide und Refrath eine Entlastung vom Autoverkehr, um ihre Lebensqualität zu verbessern. Wirtschaft und Bürger in Bergisch Gladbach fordern einen Autobahnanschluss ein, um ihre Wettbewerbsfähigkeit respektive ihre Mobilität sicherzustellen. Mobilität ist einer der wichtigsten Standortfaktoren. Alle bisherigen Maßnahmen der Regulierung oder Reduzierung des Verkehrs sind gescheitert.

Die im Mobilitätskonzept von Bergisch Gladbach angestrebten Reduzierungen des Individualverkehrs in den nächsten Jahren werden zwar zu einer prozentualen Entlastung führen. Bei dem erwarteten Bevölkerungswachstum der Städte Köln und Bergisch Gladbach wird die Anzahl der Kraftfahrzeuge aber bestenfalls konstant bleiben.

Daher ist der Bau einer neuen Trasse die einzige sinnvolle Möglichkeit, die Menschen vor Ort zu entlasten und den Gewerbebetrieben im Zentrum von Bergisch Gladbach den dringend benötigten Anschluss an das Bundesfernstraßennetz zu ermöglichen.

Die bis dato verfolgte Alternative eines Autobahnanschlusses über den „Bahndamm“ stellt kein schlüssiges Konzept dar. Ein solcher Zubringer würde nur bis zur Frankenforster- / Kölner – Strasse führen und damit nur eine Verlagerung der Verkehrsströme auf eine bereits hoch belastete Strasse erzeugen. Das ursprünglich vorgesehene Teilstück zwischen Frankenforster - / Kölner – Strasse und A 4 ist überbaut; ein weiterer Autobahnanschluss ist nicht darstellbar.

Die vorgeschlagene Trassenführung zum Merheimer Kreuz führt durch ein Naturschutzgebiet. Bei der Einrichtung dieses Naturschutzgebietes ist jedoch ausdrücklich eine Trasse für eine Zubringerstrasse vorgesehen.

Darüber hinaus soll durch die Planung einer zusätzlichen Fahrradschnellstraße die Verbindung zwischen den beiden Städten ebenfalls verbessert werden.

Mit freundlichen Grüßen

Jörg Krell

Anlage: Karte Autobahnanschluß

Heidkamp

Bensberg

Frankenforst

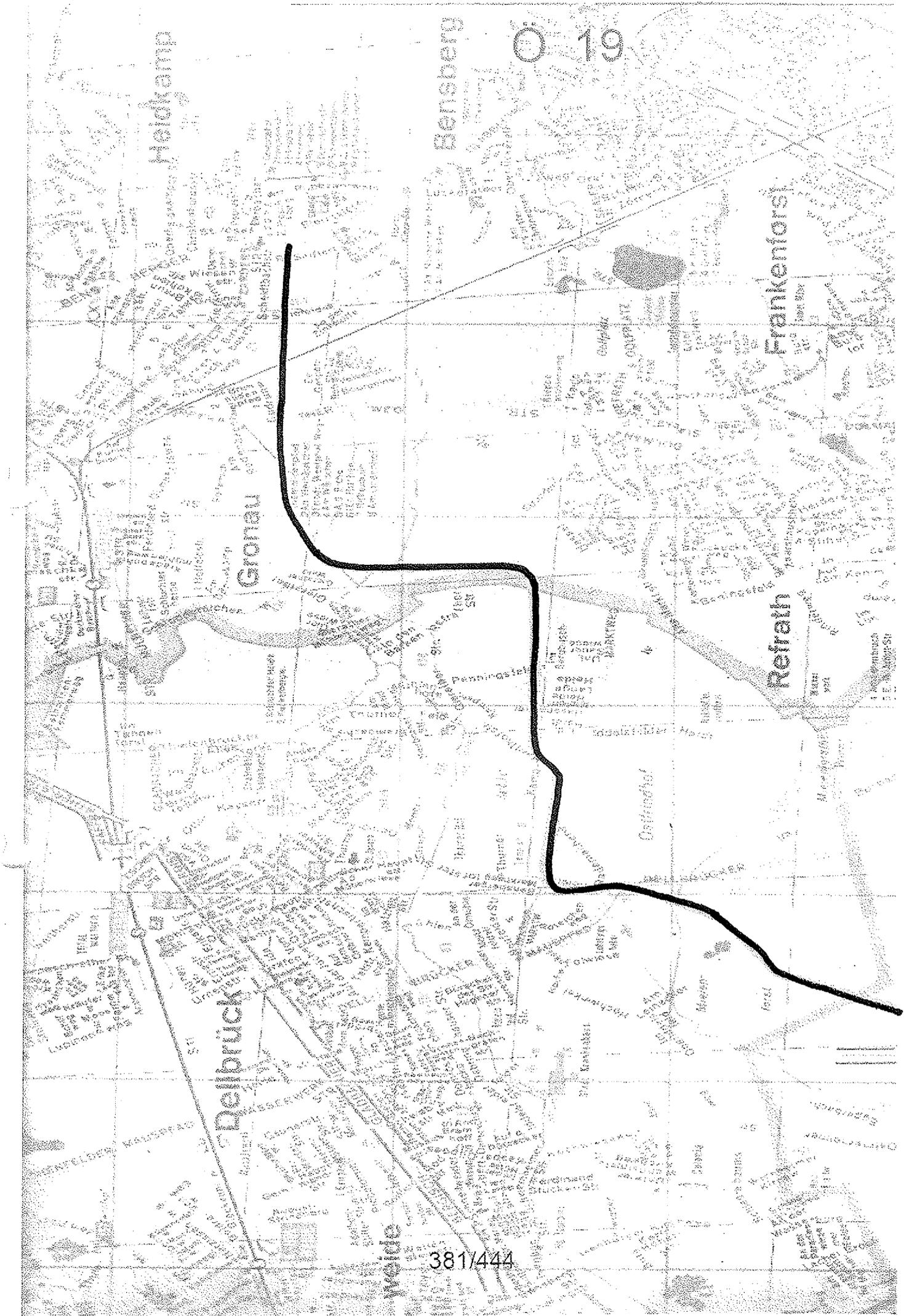
Refrath

Gronau

Delbrück

Wald

381/444





**Chronologischer Ablauf der L 286 – Ortsumgehung Bergisch Gladbach/Refrath**

- 1920 Beginn der Planung einer Provinzialstraße von Köln-Holweide über Bergisch Gladbach nach Wipperfürth. Die Straße war von diesem Zeitpunkt an in allen Ausbauplänen des Landes des Kreises, der Städte Köln und Bergisch Gladbach enthalten. Nacheinander die gesamte städtebauliche Planung und Entwicklung orientierte sich an dem künftigen Ausbau der L 286n (EL 286).
- 1928 Auf dem Gebiet der Stadt Köln wird ein 50 m breiter Streifen für die neue Straße in Fluchtlinienplänen festgesetzt.
- 1956 Im Flächennutzungsplan der Stadt Köln wird eine 4-spurige Straße dargestellt.
- 1961 Abstimmung zwischen dem Wiederaufbauministerium und der Stadt Köln über den Standort Krankenhaus und L 286 n.
- 1964 Abschließende Beratung eines entsprechenden Bebauungsplans im Rat der Stadt Köln (23.07.1964).
- 1965 Genehmigung der entsprechenden Bebauungspläne durch den Regierungspräsidenten (08.01.1965).
- 1965 Erörterungstermin gemäß § 37 LStrG mit den Trägern öffentlicher Belange (20.10.1965).
- 1966 Der Rat der Stadt Köln stimmt der Straßen- und Krankenhausplanung zu (Sitzung am 28.04.1966).
- 1970 Der Regierungspräsident leitet das Planfeststellungsverfahren ein (11.02.1970).
- 1970 1. Offenlage der Planfeststellungsunterlagen (Zeitraum vom 31.03. – 28.04.1970). Im Verlauf des Verfahrens werden 2 Trassenvarianten (südlich Siedlung Mielenforst/südlich Gut Mielenforst) erörtert.
- 1970 Hearing unter Leitung von Oberbürgermeister der Stadt Köln, Herrn Theo Burauen (07.09.1970). Die Mehrheit ist für die „Nordtrasse“ (heutige Variante 1).
- 1975 Von 1970 bis 1975 werden die Planfeststellungsunterlagen im Hinblick auf den Schallschutz ergänzt.

- 1975 Die Städte Köln und Bergisch Gladbach bekräftigen nochmals ihren Willen zum Bau der Straße.
- 1976 Erörterungstermin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens (08.12.1976). Auch hier ist der Bau der Straße unstrittig. Seitens der Stadt Köln werden lediglich verbesserte Schallschutzmaßnahmen gefordert. Diese Forderungen werden von der planenden Behörde (Fernstraßenneubauamt) aus Kostengründen abgelehnt.
- 1977 Erörterungstermin mit Privateinwendern im Bereich der Stadt Köln (17., 24. und 31.01.1977).
- 1977 Erörterungstermine mit Privatanwendern auf dem Gebiet der Stadt Bergisch Gladbach (14. und 21.09.1977).
- 1977 In einer Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses der Stadt Köln kommen erstmals Zweifel am Bau der gesamten Straße auf. Die Verwaltung wird beauftragt, nicht eine Weiterführung nach Bergisch Gladbach zu planen, sondern eine Anbindung in Dellbrück zu untersuchen.
- In einer späteren, gemeinsamen Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses und des Tiefbau- und Verkehrsausschusses der Stadt Köln wird erstmals beschlossen, die Straße nicht am Krankenhaus Holweide vorbei nach Bergisch Gladbach weiterzuführen.
- 1977 Der Planungsausschuss der Stadt Bergisch Gladbach fordert "mit allem Nachdruck" den Bau der L 286n. Daraufhin finden Verhandlungen mit der Planfeststellungsbehörde (Landschaftsverband Rheinland) und der Anhörungsbehörde (Regierungspräsident) statt. Der Regierungspräsident ist nicht bereit, ohne das grundsätzliche Einverständnis der Stadt Köln das Verfahren weiterzuführen.
- 1978 Während des Beteiligungsverfahrens zum Gebietsentwicklungsplan ist die Stadt Köln gegen eine Darstellung der Trasse der L 286n. Dieser Umstand und die Aufführung im Ausbauplan des Landes, dessen Umsetzung die Stadt Bergisch Gladbach verlangt, führten dazu, dass das Verkehrsnetz insgesamt nicht dargestellt wird.
- 1979 Der Rat der Stadt Bergisch Gladbach bekräftigt in seiner Sitzung am 07.03.1979 nochmals das bisher verfolgte Plankonzept und fordert dessen Darstellung im Gebietsentwicklungsplan. Seitdem werden mehrere Gespräche mit Vertretern beider Städte geführt.
- 1980 Aufstellen neuer Planfeststellungsunterlagen mit einem Landschaftspflegerischen Begleitplan.

- 1980 Mit Schreiben vom 21.5.1980 teilt die Stadt Köln der Stadt Bergisch Gladbach mit, dass sie endgültig keine Möglichkeit für ein einvernehmliches Vorgehen sieht.
- 1980 Der Rat der Stadt Köln beschließt in seiner Sitzung am 12.06.1980, den Bau der L 286 n nicht weiter zu verfolgen.
- 1980 Mit Schreiben vom 20.10.1980 wendet sich der Bürgermeister der Stadt Bergisch Gladbach an den Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen mit der Bitte, die Entscheidung zur Weiterführung des Planverfahrens zu treffen. Mit Schreiben vom 20.11.1980 verfügt der Minister, dass ein Ausgleich der Meinungen zwischen beiden Städten herbeigeführt werden soll.
- 1981 Es finden weitere Gespräche zwischen den Städten statt, ohne dass sich an den Positionen grundsätzlich etwas ändert. In einem Gespräch fordert der Minister die Städte auf, Alternativtrassen zu untersuchen. Mit den Untersuchungen im Auftrag des Landschaftsverbandes wird im Herbst begonnen.
- 1982 Mitte des Jahres ist die Untersuchung fertig gestellt. Das Ergebnis war ein Vorschlag für 2 Trassenvarianten. Der Planungsausschuss der Stadt Bergisch Gladbach bekräftigte in seiner Sitzung am 22.6.1982 nochmals die ursprüngliche Trasse auf der gesamten Länge. Sollte dies nicht durchsetzbar sein, stimme der Ausschuss der Variante 2 zu.
- 1983 Der Landschaftsverband wird vom Minister gebeten, das Linienbestimmungsverfahren auf der Grundlage der 6 erarbeiteten Varianten fortzuführen.
- 1985 Bürgerantrag, den Stadtdirektor zu beauftragen, bei den zuständigen Behörden die Einstellung der Planungen zur L 286n zu beantragen. Der Antrag wird abgelehnt (29 gegen 27 Stimmen für den Bürgerantrag).
- Empfehlung der Bauamtskommission beim Landschaftsverband Rheinland, die L 286n aus dem Landesstraßenbedarfsplan herauszunehmen.
- 1986 Fortschreibung des Landesstraßenbedarfplanes. Den Städten wird nochmals Gelegenheit gegeben, Pro und Kontra L 286n darzulegen. Im Zuge der Fortschreibung wird für die Trassenvarianten eine UVP erstellt. Der Gutachter untersuchte neben den 6 Varianten noch 2 Subvarianten. Der Landschaftsverband Rheinland empfiehlt aufgrund der Aussagen der UVP die Varianten 1, 5, 6, und 6a zu berücksichtigen. Die Variante 6a (Untertunnelung im Bereich Frankenforst/Kölner Straße/Gewerbegebiet) wurde als die am Wenigsten umweltschädliche Variante genannt. Da zu diesem Zeitpunkt die Einstellung des Güterverkehrs noch nicht absehbar ist, kann diese Möglich-

keit nicht weiter betrachtet werden. Die Strecke "solle jedoch weiter im Auge behalten werden".

- 1987 Die Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplanes und der darauf aufbauende Landesstraßenausbauplan beinhalten nicht mehr den Bau der L 286n.

- 
- 1996 Die CDU-Fraktion stellt mit Schreiben vom (18.04.1996) den folgenden Antrag:

*Vom Gewerbegebiet Zinkhütte aus ist nach einem direkten Anschluss an die Autobahn A4 zu suchen. Dabei sind möglichst mehrere Alternativen vorzustellen.*

Diesem Antrag wird in der Sitzung des Hauptausschusses am 14.05.1996 mehrheitlich zugestimmt. Es wird folgender Beschluss gefasst:

*Dem Antrag wird zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt, die verschiedenen möglichen Alternativen eines direkten Anschlusses des Gewerbegebietes Zinkhütte an die Autobahn 4 zu prüfen und das Ergebnis zu gegebener Zeit im Hauptausschuss als Stadtentwicklungsausschuss vorzustellen.*

- 1996 Mündliche Mitteilung des Stadtdirektors im Hauptausschuss am 29.10.1996. Der Stadtdirektor empfiehlt, die Anbindung des Gewerbegebietes Zinkhütte an die Autobahn A4 beim Landschaftsverband für die Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplanes nachzumelden. Nach eingehender Beratung kündigt der Stadtdirektor an, dass die Angelegenheit detaillierter aufbereitet werden werde.

- 1997 Vorlage des Stadtdirektors im Hauptausschuss (21.10.1997), zwei Varianten (6, 7) untersuchen zu lassen. Der Hauptausschuss empfiehlt dem Rat, zusätzlich die Variante 4 (Westumgehung Refrath) zu untersuchen.

- 1997 Der Rat folgt in seiner Sitzung am 06.10.1997 der Empfehlung des Hauptausschusses. Nach eingehender Beratung fasst der Rat mehrheitlich die folgende Beschlüsse:

*Der Stadtdirektor wird beauftragt, analog des Landesstraßengesetzes NW ein Linienbestimmungsverfahren für die Straßentrasse gemäß Variante 4 durchzuführen.*

*Der Stadtdirektor wird beauftragt, analog des Landesstraßengesetzes NW ein Linienbestimmungsverfahren für die Straßentrasse gemäß Variante 6 mit entsprechenden Untervarianten durchzuführen.*

*Der Stadtdirektor wird beauftragt, analog des Landesstraßengesetzes NW ein Linienbestimmungsverfahren für die Straßentrasse gemäß Variante 7 durchzuführen.*

Vorbereitend ist umgehend die Erstellung folgender Planungsgrundlagen in Auftrag zu geben:

- a) Schallimmissionsplan (sog. Lärmkataster) für den Verkehr des gesamten Stadtgebietes, um die Auswirkungen (Be- und Entlastung) im Falle der Realisierung einer neuen Trasse zu untersuchen.
- b) Verkehrsgutachten, um den Vorschlag des Stadtdirektors zu überprüfen und ggf. weitere Alternativen zu untersuchen.
- c) Umwelterheblichkeitsprüfung zur Abschätzung des Eingriffs und der Ausgleichsmaßnahmen.
- d) Durch eine soziologisch orientierte Studie sind die Ergebnisse mit der Ausgangssituation zu vergleichen.

Die entsprechenden Haushaltsmittel in Höhe von 350.000 DM sind im Nachtragshaushalt 1997 bereitzustellen.

Es besteht Einvernehmen, dass das Linienbestimmungsverfahren für die Varianten 4, 6, und 7 im Verbund durchzuführen ist. Die Gesamtkosten hierfür dürfen den oben genannten Betrag nicht überschreiten.

- 1997 Honoraranfrage an Planer- und Akustikbüros zur Erstellung einer Variantenuntersuchung und eines Schallimmissionsplanes (01.12.1997).
- 1997 Vergabe der Variantenuntersuchung an das Büro VIA und des Schallimmissionsplans an das Büro deBAKOM (17.12.1997).
- 1998 Vorstellung der ersten Ergebnisse der Variantenuntersuchung in der Sitzung des Hauptausschusses. Der Gutachter schlägt für weitergehende Untersuchungen die Variante 6a (kleine Mittelvariante) vor. Es besteht Einigkeit, die Variante 7 nicht weiter zu verfolgen (20.10.1998).
- 1998 Im Hauptausschuss wird in der Sitzung am 27.10.1998 eine Bürgeranregung beraten, die eine Einstellung der Variante 6 forderte. Die Bürgeranregung wird zurückgewiesen.
- 1998 Nach eingehender Diskussion des Rates in der Sitzung am 29.10.1998 wird mehrheitlich folgender Beschluss gefasst:

*Die Variantenuntersuchung zur Anbindung des Stadtzentrums an die A 4 wird nicht beendet, sondern fortgeführt.*

Nach fortgesetzter Diskussion wird folgender Beschluss gefasst:

1. *Mit Rücksicht auf die gutachterlich festgestellten möglichen Entlastungswirkungen sind die weiteren Untersuchungen auf die Linienführung/en zu konzentrieren, die unter Abwägung der dann im Verkehrsnetz angezeigten erforderlichen restriktiven Maßnahmen einen größtmöglichen Effekt erwarten lässt/lassen.*
  
2. *Der Stadtdirektor wird beauftragt, folgende Punkte zusätzlich dem Gutachter mit der Bitte um Überprüfung zu unterbreiten:*
  - *Wie kann die Lärmproblematik im Bereich zwischen der Saaler Mühle und der Kölner Straße gelöst werden? Reicht der Querschnitt der Trasse in diesem Bereich aus?*
  
  - *Wie können im Bereich Kölner Straße/Einmündung der Trasse mit etwa 70 km/h heranfahrenden Autos auf die Kölner Straße eingefädelt werden?*
  
  - *Wie kann die Mehrbelastung der Frankenforster Straße mit etwa 3.000 bis 4.000 Fahrzeugen vor allem in Bezug auf Lärm und sonstige umweltrelevante Aspekte gelöst werden?*
  
  - *Wie hoch ist die Flächeninanspruchnahme für die zu untersuchenden Trassen?*
  
  - *Von welcher Qualität sind die in Anspruch zu nehmenden Flächen (Naturbelassene Waldflächen, Verkehrswege etc.)?*
  
  - *Wie viele Anwohner befinden sich in direktem künftigen Einzugsbereich der verschiedenen Trassen?*

1998 Herr Gwiasda vom Büro VIA stellt in der Sitzung des Hauptausschusses am 08.12.1998 die Ergebnisse der Prüfaufträge vor. Es wird wegen des noch bestehenden Beratungsbedarfs bei der CDU-Fraktion kein Beschlussvorschlag unterbreitet.

1998 In der Ratssitzung am 17.12.1998 wird vom Stadtdirektor folgender Beschlussvorschlag unterbreitet:

*Die Variante 6a (kleine Mittelvariante) ist die Vorzugsvariante. Der Rat beschließt, die Untersuchungen dieser Variante gemäß dem erteilten Auftrag an das Planungsbüro VIA so zügig fortzuführen, dass ein endgültiger Beschluss in der Sitzung des Rates am 25.03.1999 gefasst werden kann.*

Dieser Beschlussvorschlag wird abgelehnt.

Stattdessen werden folgende Beschlüsse gefasst:

1. *Die Variantenuntersuchung ist für die Trassen 4 und 6a fortzuführen.*
2. *Hinsichtlich der Trasse 6a sind insbesondere die Fließwasserproblematik, die zu gegenwärtigen zusätzlichen Kosten durch die Eigentumsverhältnisse im Bereich des Bahndammes sowie die zu gegenwärtigen Realisierungszeiträume, genauer zu untersuchen.*
3. *Hinsichtlich der Trasse 4 ist zu untersuchen, ob es eine alternative Trassenführung gibt, die den Abriss von sieben Häusern im Bereich Brandroster entbehrlich macht.*

1999 Zur Vorlage im Hauptausschuss am 27.04.1999 und für einen Beschluss im Rat am 29.04.1999 wurden von den Gutachtern im Einzelnen untersucht:

- *Alternativen in der Linienführung für die beiden Konfliktbereiche der Trassenführungen:*
- *Führung der Variante 6a im Bereich zwischen Kölner Straße/Frankenforster Straße und der Golfplatzstraße unter größtmöglicher Berücksichtigung der Grundstücksverhältnisse.*
- *Führungsalternativen der Variante 4 unter der Prämisse, den Eingriff in bestehende Grundstücke zu minimieren.*
- *Darstellung der zu erwartenden Schallimmissionen für die Trassenvarianten 4 und 6a.*
- *Konstruktion zusätzlicher Anbindungsvarianten der Trassenführung 6a (kleine Mittelvariante) an die Kölner Straße/Frankenforster Straße.*

Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass die Variante 6a als Vorzugsvariante anzusehen ist. Daraufhin unterbreitet der Stadtdirektor den folgenden Beschlussvorschlag:

- 1) Alle weiteren Untersuchungen zur Variante 4 (Westumgehung Refrath) der Variantenuntersuchung sind einzustellen.
- 2) Die Trasse der ehemaligen L 286n vom Refrather Weg bis zur Stadtgrenze

wird aufgegeben und ist nicht mehr im Flächennutzungsplan darzustellen.

- 3) Der Stadtdirektor wird aufgefordert, ein entsprechendes Änderungsverfahren einzuleiten.
- 4) Die Arbeiten an der Variantenuntersuchung sind fortzusetzen und mit der Erstellung des Vorentwurfes zur Variante 6a auftragsgemäß abzuschließen.

Nach eingehender Diskussion fasst der Rat folgende Beschlüsse:

- *Zu 1. und 2.: Alle weiteren Untersuchungen zur Variante 4 (Westumgehung Refrath) der Variantenuntersuchung sind einzustellen.*
- *Zu 3.: Die Trasse der ehemaligen L 286n vom Refrather Weg bis zur Stadtgrenze wird nicht aufgegeben.*
- *Zu 4.: Der Beschlussvorschlag der Verwaltung wird abgelehnt*

Als zusammenfassendes Ergebnis wurde festgehalten, dass der Vergleich der Variante „Westumfahrung Refrath“ mit der Variante „Ehemaliger Bahndamm“ zugunsten letzterer ausgefallen ist.

- 2000 Der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Köln beschließt in seiner Sitzung am 16.03.2000 die Erstellung eines Gesamtkonzepts zur Entzerrung von Individualverkehren im Raum Dellbrück/Holweide. Hierbei soll mit der Stadt Bergisch Gladbach eine Übereinkunft über eine mögliche Trasse erzielt werden.

Darauf hin erfolgt eine Verwaltungsinterne Abstimmung zwischen den Städten Köln und Bergisch Gladbach im Juli über das mögliche Verfahren. Es bestand Übereinstimmung, den Räten beider Städte die Erstellung einer Machbarkeitsstudie vorzuschlagen.

- 2001 In der Sitzung des Hauptausschusses der Stadt Bergisch Gladbach am 22.05.2001 wird folgender Beschluss gefasst:

*Der Hauptausschuss beauftragt die Bürgermeisterin, gemeinsam mit der Stadt Köln eine Machbarkeitsstudie zum Bau einer gemeinsamen Straße zur Verkehrsentslastung der Stadt Bergisch Gladbach sowie der Kölner Stadtteile Dellbrück und Holweide erstellen zu lassen. Diese Entlastungsstraße soll an das Merheimer Kreuz angebunden sein.*

2001 Nachdem die Verwaltungen beider Städte sich auf den Untersuchungsumfang und das zu beauftragende Planungsbüro geeinigt haben, fasst der Hauptausschuss in seiner Sitzung am 11.09.2001 folgenden Beschluss:

*Der Hauptausschuss ermächtigt die Bürgermeisterin, sich an einer von der Stadt Köln in Auftrag zu gebenden Machbarkeitsstudie mit einem Kostenaufwand von bis zu 80.000 DM zu beteiligen.*

2002 Das Büro Planung Transport Verkehr (PTV) in Karlsruhe erhält am 10.01.2002 von beiden Städten den Auftrag, eine Machbarkeitsstudie zu erstellen.

2003 Vorstellung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie durch das Planungsbüro. Wesentliches Ergebnis ist, dass keine der Varianten ausschließlich unter Entlastungsgesichtspunkten zu empfehlen ist. Die Bürgermeisterin empfiehlt, die weitere Diskussion in der Stadt Köln abzuwarten und zwischenzeitlich die Finanzierungsmöglichkeiten für eine weitere Planung zu ermitteln.

2003 Der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Köln nimmt in seiner Sitzung am 03.05.2003 ohne Diskussion die Machbarkeitsstudie zur Kenntnis.

Der Oberbürgermeister der Stadt Köln erklärt auf einer Bürgerversammlung am 21.05. im Stadtteil Holweide, dass seitens der Stadtverwaltung nicht weiter an einer Straßenverbindung gearbeitet werde. Die Verwaltung werde nur aufgrund einer Initiative des Rates oder seiner Gremien wieder aktiv.

2003 In der Sitzung des Hauptausschusses am 09.10.2003 wurde folgender Beschluss gefasst:

- 1. Die Stadt Bergisch Gladbach stellt umgehend einen Aufnahmeantrag für einen Autobahnzubringer über die Bahndammtrasse in den Landesstraßenbedarfsplan.*
- 2. Aufbauend auf dem städtischen Gutachten zur Variantenuntersuchung aus dem Jahre 1998 wird eine Machbarkeitsstudie erstellt, die Linienführung, Bauart, Kosten, Finanzierung und Zeithorizont der Realisierung der Bahndammlösung mit möglichst direkter Autobahnanbindung an eine neue oder vorhandene Anschlussstelle (analog dem Güterterminal Eifeltor) klärt und zwar unter Vorgabe unterirdischer Lösungen überall dort, wo bei offener Führung Wohnbebauung, Umweltbelange, konkurrierende Gelände­nutzung etc. beeinträchtigt würden.*

*Es soll weiterhin geklärt werden, ob, wie und in welchem Umfang private Finanzierung (analog der A31) die Verwirklichung beschleunigt.*

Danach fasst der Hauptausschuss den weiteren Beschluss:

1. *Der Hauptausschuss spricht sich für eine Weiterführung der Planungen auf der Grundlage einer konkret zu bestimmenden Trasse aus.*
2. *Die Planungen sollen für den Planfall 6 (Bahndammtrasse) von der geplanten Querspange (Verbindungsstraße zwischen der Bensberger Straße und dem Refrather Weg) bis zur Brüderstraße als Anbindung an die A4 erfolgen.*
3. *Bedingung für die weiteren Planungen ist eine Untertunnelung der Trasse.*
4. *Die Stadt Bergisch Gladbach beantragt die Aufnahme dieser Trasse in den Landesstraßenbedarfsplan (Anm.: IGVP).*
5. *Die Stadt Bergisch Gladbach beantragt des Weiteren die Aufnahme des Bahndamms in den Bahnflächenpool NRW.*

Mit Bericht vom 14.11.2003 wurde die Aufnahme in den Bahnflächenpool beantragt, mit Bericht vom 27.11.2003 die Aufnahme in den IGVP beantragt.

- 2005 Mit Erlass vom 25.01.2005 teilt das Ministerium für Städtebau und Wohnen ... mit, dass der Bahndamm nicht in den Bahnflächenpool NRW aufgenommen worden seien. Die DB beabsichtige, die entbehrlichen Bahnflächen durch das Immobilienunternehmender DB AG zu vermarkten.
- 2005 In der Mitteilungsvorlage zur 17. Sitzung der Verkehrskommission des Regionalrates wird am 25.02.2005 der Sachstand zum IGVP mitgeteilt. Die Stadt Bergisch Gladbach ist mit den disponiblen Vorhaben „OU Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach“ und mit „OU Bergisch Gladbach/Refrath“ als gemeldete Vorhaben im IGVP enthalten.
- 2005 In der Sitzung des Rates am 17.11.2005 beschließt der Rat den Erlass einer Satzung über ein besonderes Vorkaufsrecht nach § 25 Baugesetzbuch für den Bereich des S-Bahnhofs, des „Gleisdreiecks“ und der Trasse der dauerhaft stillgelegten Personen- und Güterzugstrecke der Deutschen Bahn AG und angrenzender Grundstücke bis zur Brüderstraße.
- 2005 Im Internet werden die Bewertungen (Stand 08.12.05) der Einzelvorhaben veröffentlicht. Das Vorhaben Nr. 24206 „L 286 OU Bergisch Gladbach/Refrath“ (Anm.: Bahndammtrasse) erhält einen Nutzen-Kosten-Quotient von 0,73, das Vorhaben Nr. 24151 „L 286 OU Köln-Dellbrück und Bergisch Gladbach“ erhält einen Nutzen-Kosten-Quotient von 4,53. Dies allerdings mit der Bemerkung, dass aufgrund von ausgeprägter Konflikthäufigkeit die Suche nach Trassenalternativen erforderlich ist.

- 2005 Der Rat hat in seiner Sitzung am 13.12.2005 den Beschluss aus dem Jahr 2003, die Aufnahme der Bahndammtrasse in die Landesstraßenbedarfsplanung, erneut bekräftigt.
- 2006 Mit Erlass vom 17.01.2006 teilt der Minister für Bauen und Verkehr NRW dem Bürgermeister mit, dass die von der Stadt Bergisch Gladbach angemeldete Bahndammtrasse bei der ersten Bewertung kein überzeugendes Bewertungsergebnis erzielt habe. Er habe daher eine Nachbewertung veranlasst, um festzustellen, ob sich Nutzen-Kosten-Quotient durch eine Anpassung der Parameter verbessern lässt.
- 2006 Die Verkehrskommission des Regionalrats des Regierungsbezirks Kölns beschließt am 10.02.2006 den Regionalen Vorschlag zum Verkehrsinfrastruktur-Bedarfsplan. Die Nachbewertung für das Vorhaben Nr. 24206 „L 286 OU Bergisch Gladbach/Refrath“ ergab einen Nutzen-Kosten-Quotient von 1,5.
- 2006 Der Hauptausschuss spricht sich am 14.03.2006 für eine Weiterführung der Weiterführung der Planung aus. Zudem wird beschlossen, dass die Stadt einen Aufnahmeantrag für den Autobahnzubringer über die Bahndammtrasse in den Landesstraßenbedarfsplan stellt.
- 2006 Die Verkehrskommission des Regionalrats des Regierungsbezirks Kölns nimmt am 19.05.2006 die Landtagsvorlage zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung NRW zur Kenntnis. Darin festgehalten ist der Abschnitt zwischen der L 286 und der L136 als Bedarf bis 2015 und der Abschnitt zwischen der L 286 und der A4 als Bedarf nach 2015, beide als disponibel.
- 2008 Am 21.04.2008 findet beim Ministerium für Bauen und Verkehr NRW ein Gespräch zwischen dem Leiter der Abteilung für Straßeninfrastruktur und Straßenverkehr, Herrn Maatz und Herrn Schmickler statt, indem der aktuelle Sachstand besprochen wird.
- 2008 Vor der Sommerpause findet ein Gespräch mit Minister Wittke und dem Bürgermeister, dem Stadtbaurat und Vertretern der Ratsfraktionen CDU und SPD statt, um der Planung der L 286 Nachdruck zu verleihen.
- 2008 Für die L286 wird von der Firma Grontmij eine UVS erstellt (1. Teil Juli 2008 bis Dez 2009 und 2. Teil Jan 2011 bis Juli 2012)
- 2009 Die SPD-Fraktion stellt im Rat am 27.10.2009 den Antrag, dass die Stadt nochmals die Weiterführung der Planung zur L 286 gegenüber dem Land bekräftigen soll. Der Antrag wird an den Stadtentwicklungsausschuss verwiesen.
- 2009 Der Antrag der SPD-Fraktion zur Bekräftigung der Weiterführung der Planung der L 286 wird im Stadtentwicklungsausschuss verworfen.

- 2010 Die Verkehrsuntersuchung zur L 286 wird im Januar 2010 vorgelegt. Als Vorzugsvariante wird der Planfall 4 (mit Anschluss an die A4) bzw. der Planfall 4a (ohne Anschluss an die A4) empfohlen. Diese Planfälle umfassen eine durchgehende L 286n von der Mülheimer Straße bis zur A4 bzw. Frankenforster Straße/Kölner Straße.
- 2010 Im Laufe des Jahres 2010 finden vier Gespräche zwischen der Stadt Bergisch Gladbach, dem Landesbetrieb Straßen.NRW und dem Büro IGS - Ingenieurgesellschaft Stolz mbH zur L 286 statt (19.04.2010, 02.06.2010, 12.08.2010, 10.11.2010).
- 2010 Die interne Beteiligung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie, Teil 1 und der FFH-Verträglichkeitsvorprüfung findet im März 2010 statt.
- 2010 Dem AUKV liegt die Stellungnahme der Stadt Bergisch Gladbach zum 1 Teil der Umweltverträglichkeitsstudie am 29.04.2010 vor. Der Antrag der Fraktionen Bündnis 90/DIE GRÜNEN und DIE LINKE.(mit BfBB) über den Verzicht auf eine weitere Verfolgung der L 286 Ortsumgehung Bergisch Gladbach/Refrath entlang des alten Bahndammes wird abgelehnt.
- 2010 Nach dem Erlass des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 07.10.2010 ist vorgesehen, die Planung zum 2. Bauabschnitt der L 286 OU Bergisch Gladbach/ Refrath nicht weiter zu führen.
- 2010 Am 15.10.2010 findet ein Gespräch zwischen Vertretern der Stadt und dem Landesbetrieb Straßen.NRW zur Klärung des Sachstands statt.
- 2010 Die Untersuchung zum Verkehrswert der Ortsumgehung im ersten Bauabschnitt wird im Dezember 2010 vom Büro IGS - Ingenieurgesellschaft Stolz mbH fertig gestellt.
- 2010 Koalitionsvertrag zwischen NRWSPD und Bündnis 90 Die Grünen. In Bezug auf Straßeninfrastruktur das Ziel: Vorrang für Investitionen in den Straßenerhalt. Umschichtung der Haushaltsmittel zugunsten des Straßenerhalts. Bei Finanzierung der Projekte des Landesstraßenbedarfsplans werden die Projekte bevorzugt, die schon bestehendes Baurecht haben. Außerdem werden Planungs- und Personalressourcen bei Straßen.NRW auf Projekte der Prioritätenstufe 1. konzentriert.
- 2011 Am 24.01.2011 antwortet die Landesregierung auf die Anfrage der Abgeordneten Müller und Deppe, dass die Planung des ersten Abschnitts weitergeführt werden soll, die des zweiten Abschnitts jedoch nicht.

- 2011 Am 29.03.2011 März beschließt der Rat den gemeinsamen Antrag von SPD und CDU, dass die Stadt die Weiterführung der Planung zur L 286 gegenüber dem Land bekräftigen soll.
- 2011 Die Vorplanung für die L 286 liegt im Oktober 2011 als Entwurf vor.
- 2011 Der 1. Bauabschnitt L 286 OU Bergisch Gladbach/ Refrath wird 2011 in der Priorisierungsliste NRW (Stand: 25.10.2011) zum Landesstraßenbedarfsplan Stufe 1 in die Prioritätsstufe „vorrangig planen“ eingestuft.
- 2012 Am 21.06.2012 wird der Entwurf der 2. Teil der Umweltverträglichkeitsstudie den Trägern öffentlicher Belange beim Landesbetrieb Straßen.NRW in Köln vorgestellt. Teilgenommen haben neben Vertretern der Stadt Bergisch Gladbach, die übergeordneten Landschaftsbehörden, die Landwirtschaftskammer, der Landschaftsverband sowie das Landesbüro der Naturschutzverbände NRW.
- 2012 Ende Juli 2012 wird die nach den am 21.06.2012 eingebrachten Anregungen überarbeitete Umweltverträglichkeitsstudie, bestehend aus Teil 1 + 2, abgeschlossen. Bergisch Gladbach wurde bis zum Zeitpunkt der Nachfrage der FDP (22.09.2013) jedoch nicht über die Fertigstellung unterrichtet.
- 2012 Auf Nachfrage teilt der Landesbetrieb Straßen.NRW am 11.12.2012 mit, das im zweiten Halbjahr 2013 die Offenlage des Planentwurfs geplant ist.
- 2012 Änderung Koalitionsvertrag zwischen NRWSPD und Bündnis 90 Die Grünen. Änderungen des Passus zur Finanzierung: „Wir konzentrieren uns bei der Finanzierung der Projekte des Landesstraßenbedarfsplans auf die innerhalb der gebildeten Prioritätenliste festgelegten Projekte, weil damit die Neubaumittel für die nächsten Jahre ausgeschöpft sein werden.“
- 2013 Am 22.09.2013 stellt die FDP-Fraktion einen Antrag an den Bürgermeister, die Umweltverträglichkeitsstudie samt einer Kurzfassung auf der Internetseite bereit zu stellen. Es stellt sich auf Nachfrage durch Frau Dr. Werheit bei straßen.nrw heraus, dass der Abschlussbericht der UVS bereits im Juli 2012 abgeschlossen wurde. Diese Fassung wurde der Stadt Bergisch Gladbach nicht übermittelt. Im Oktober sagt der Bürgermeister eine Information des Stadtentwicklungsausschuss und des Umweltausschusses zu. Die Umweltverträglichkeitsstudie wird auf den Internetseiten der Stadtentwicklung veröffentlicht.
- 2013 Im Oktober teilt Straßen.NRW mit, dass für das erste Halbjahr 2014 die Vorplanung für das Linienbestimmungsverfahren abgeschlossen werden soll. Der darauf folgende Schritt ist die Offenlage des Planentwurfs, der Termin für die Bürgerbeteiligung ist jedoch noch nicht bekannt.

- 2014 Mitte Januar erklärte Wirtschaftsminister Duin zu Besuch bei der Firma Krüger, dass er sich für die L286 einsetzen wolle. Anwesend bei dem Termin waren auch Bundestagsabgeordneter Wolfgang Bosbach (CDU) und Landtagsabgeordnete Helene Hammelrath (SPD).
- 2014 Am 04.02.2014 wird die Umweltverträglichkeitsstudie im Stadtentwicklungsausschuss vorgestellt. Die Mitglieder des Umweltausschusses sind zu der Sitzung eingeladen. Am 05.02.2014 wird auch im Umweltausschuss über die Umweltverträglichkeitsstudie beraten.
- 2014 Mit Schreiben vom 18.03.2014 beantragt die Fraktion DIE LINKE./BfBB, der Rat der Stadt Bergisch Gladbach möge eine Resolution zur „endgültigen Aufgabe der Straßenplanung L286 als Anbindung zur A4 über die Trasse des Bahndamms Bergisch Gladbach durch das Land NRW“ beschließen.
- 2014 Im Juli 2014 erhält die Stadt Bergisch Gladbach von Straßen.NRW das Kompensationskonzept und wird aufgefordert eine Stellungnahme abzugeben.
- 2014 Am 11.09.2014 im AUIKV wurde eine Stellungnahme zum Kompensationskonzept der L286 mitgeteilt (siehe Ordner Beratung)
- 2014 Im Stadtentwicklungs- und Planungsausschuss am 23.09.2014 ist der Antrag der Fraktion DIE LINKE TOP 12. Der Antrag zur Resolution der Planungen zur L286 wird abgelehnt. (siehe Auszug im Ordner Beratung)
- 2014 Im Herbst fand ein Treffen mit Herr Schmickler/Herr Urbach und den Herren Kenfenheuer, Maus, Roth statt zu Thema L286 und einer Haushaltsbefragung zum Thema L286
- 2015 Am 20.05.2015 fand ein weiteres Treffen mit Herr Urbach/Frau Wilbert und Herr Kenfenheuer, Herr Maus, Herr Roth und Frau Lübke-Roggen statt. Es wurde der Ablauf zur Durchführung einer Haushaltsbefragung seitens der Mitglieder des Autobahnzubringer e.V vorgestellt. Außerdem wurde der Vorschlag unterbreitet alle Akteure zusammen an einen Tisch zu bekommen, um Druck auf das Land als Planungshoheit auszuüben.
- 2015 Am 03.08.2015 wurde im Auftrag von Herrn Schmickler ein Brief an das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr in Düsseldorf geschickt und nach dem zeitlichen Vorgehen im Linienbestimmungsverfahren L286n gefragt. Bisher ist keine Antwort des Ministerium angekommen.

*Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Stadtentwicklungs- und Planungsausschusses vom 24.09.2015*

*– öffentlicher Teil –*

19. Antrag der FDP Fraktion vom 17.08.2015 zur Realisierung einer Ortsumgebung Dellbrück/Refrath/Holweide - Autobahnanschluss an das Merheimer Kreuz 0340/2015

Herr Krell (Ratsmitglied) erläutert persönlich den von der FDP-Fraktion eingereichten Antrag.

Herr Waldschmidt hält das Thema für ausdiskutiert. Es gebe bereits Gutachten und Untersuchungen. Es bliebe dabei, dass Köln einem solchen Vorhaben, Bergisch Gladbacher Verkehrsprobleme auf Kölner Boden zu lösen, nicht zustimmen werde. Daher sei ein solches Gutachten nicht sinnvoll. Zudem tangiere der vorgesehene Straßenverlauf auch Naturschutzgebiete und sei nicht zulässig. Auf der Trasse stünden zudem Häuser, welche enteignet werden müssten. Aus einem solchen Gutachten sei kein politischer Nutzen zu ziehen, weshalb es überflüssig sei.

Herr Steinbüchel stimmt Herrn Waldschmidt zu. Weiterhin führt er aus, dass das Kreuz Merheim in der Vergangenheit einen Anschluss möglich machte. Zwischenzeitlich sei es vollständig zurückgebaut worden und ließe somit keinen Anschluss mehr zu.

Herr Dlugosch hält den Antrag aufgrund der erheblichen Gutachterkosten für nicht zustimmungsfähig. Herr Dlugosch merkt generell an, man könne in der Diskussion über die Zusammenarbeit mit Köln nicht auf die Vergangenheit und Haltung Kölns verweisen. Mit der Zeit hätten sich die Entscheidungsträger und der Verkehr geändert und man fände eine neue Situation vor. Einer Lösung, welche über den alten Bahndamm verlaufe, werde man nicht zustimmen. Man werde gegen ein solches Vorhaben angehen. Den von der FDP Fraktion eingereichten Antrag wolle er dahingehend geändert wissen, dass der Bürgermeister der Stadt Bergisch Gladbach die Verkehrssituation im Rahmen der kommunalen Zusammenarbeit mit der Stadt Köln generell ansprechen möge.

Herr Samirae verweist auf ein seit Jahrzehnten bestehendes Verkehrsproblem in der Stadt Bergisch Gladbach. Die Probleme im Raum Dellbrück/ Merheimer Kreuz seien kein rein Bergisch Gladbacher Problem. Die Stadt Köln habe sich in der Vergangenheit massiv gegen einen Anschluss an das Merheimer Kreuz gewehrt. Er wundere sich über die starke Gegenrede zu diesem Thema. Den eingereichten Antrag halte er für sehr wichtig.

Er halte den Vorschlag für nicht schlecht, dass der Bürgermeister mit der neuen Bürgermeisterin/ dem neuen Bürgermeister in Köln in den Dialog trete.

Herr Krell führt an, dass mit der vorgeschlagenen Lösung nicht ein Problem Bergisch Gladbachs gelöst werden solle. Vielmehr gehe es um eine gemeinsame Lösung Bergisch Gladbachs und Kölns. In Köln nehme der Druck – u.a. aufgrund des Bevölkerungswachstums - zur Problemlösung zu. Bezüglich des Naturschutzgebietes weist er darauf hin, dass eine Trasse

dort möglich wäre. Allerdings müsse man entsprechende Entlastungsflächen bereitstellen. Es sei weiterhin auch eine Trassenführung ohne Enteignungen möglich.

Herr Ebert erinnert sich, dass man seitens der Stadt Köln in der Vergangenheit stets betont habe, Bergisch Gladbach möge seine Verkehrsprobleme selbst lösen. Er hält es für verständlich, dass Bergisch Gladbach nach jahrzehntelanger unkooperativer Haltung Kölns nun ungern Kölner Verkehrsprobleme lösen möchte. Ein Gutachten Bergisch Gladbachs, welches die Verkehrsprobleme in Köln ebenfalls zu lösen beabsichtige, halte er daher für nicht angemessen. Eine kommunale Zusammenarbeit hingegen sei vorstellbar und interessant. Insbesondere erhöhe das gemeinsame Auftreten die Akzeptanz bei den Planungen.

Herr Dr. Metten fragt nach, ob und inwiefern der Antrag in den Gremien der Stadt Köln beraten worden sei.

Herr Krell meint diesbezüglich zu wissen, dass bisher nur der Verkehrsausschuss beraten habe. Dort habe es viele Änderungsanträge gegeben, welche er im Einzelnen nicht kenne.

Herr Dr. Metten ist der Meinung, dass der Vorschlag aktuell nicht sinnvoll sei, da sich die Umstände geändert hätten. Zudem halte er den erneuten Vorschlag einer alten Lösung für das falsche Signal, da man sich aktuell an einem guten Punkt bezüglich der Planung des alten Bahndammes befinde. Die Position der Stadt Bergisch Gladbach würde dadurch geschwächt, wenn man eine weitere Lösung diskutiere.

Herr Krell hält es für möglich, vor einem Gutachten in Gespräche mit der Stadt Köln zu treten. So könne man erkennen, ob eine Bereitschaft besteht. Er stimmt zu, dass ein gemeinsames Auftreten zu einer höheren Akzeptanz beitrage.

Herr Krell stellt der Verwaltung die Frage, ob die Bereitschaft vorliegt, mit der Stadt Köln in Gespräche zu treten. In diesem Fall, werde man den Antrag zurückstellen.

Herr Schmickler weist darauf hin, dass die Stadt bereits in Gesprächen mit der Stadt Köln sei. Man sei zudem in Kontakt mit der Stadt Köln in den regionalen Gremien. Die Stadt Köln beschäftige sich intern auch mit den Verkehrsproblemen im rechtsrheinischen Bereich. Hierbei gäbe es zwei unterschiedliche Wege. Zum einen sei ein gemeinsames Straßenprojekt und zum anderen eine gezielte Kombination aus gezielten und auf den lokalen Bedarf abgestimmten Maßnahmen in Bergisch Gladbach einerseits und Köln andererseits möglich. In Köln seien zudem die Verkehrsströme untersucht worden. Die Sinnhaftigkeit der mit dem Antrag vorgetragene Lösung habe sich nach seiner Kenntnis bei den Untersuchungen nicht bestätigt.

Er sei der Auffassung, die jetzige Beschlussfassung im Rat sei die Zielführende.

Herr Waldschmidt weist ebenfalls auf die Beschlusslage des Rates hin. Durch einen solchen Antrag würde beabsichtigt, die Position in Hinblick auf die Verhandlungen und Planungen mit übergeordneten Behörden zu schwächen. Die Lösung über den Bahndamm werde dadurch torpediert.

Herr Dlugosch führt an, es gäbe persönliche Interessen von Mitgliedern der SPD an den Grundstücken entlang des Bahndammes. Er sei sich andererseits sicher, dass die Lösung des Bahndammes nicht umgesetzt werde, auch wenn der Rat dies beschließen würde. Die Lösung werde spätestens an den Gerichten scheitern. Es gäbe sehr potenzielle Grundstückseigentü-

mer, die die Umsetzung zu verhindern wüssten. Daher sei es angebracht, Gespräche in Hinsicht auf die andere Lösung aufzunehmen.

Herr Höring bittet Herrn Dlugosch, persönliche Mutmaßungen in Richtung von Mitgliedern jeglicher Parteien zu unterlassen.

Herr Samirae wundere sich, dass die Diskussion seit 60 Jahren um den Bahndamm ginge. Die Lösung werde nicht umgesetzt. Eine sinnvolle Alternative zu prüfen, könne nicht kontraproduktiv sein. Es sei hingegen kontraproduktiv, auf ein und derselben Lösung zu beharren. Man habe seit 60 Jahren Stillstand und könne dem Bürger keine weiteren 60 Jahre Stillstand zumuten. Dies würde sich auch auf das Wahlergebnis auswirken.

Herr Dr. Metten weist daraufhin, dass das Bahndamm-Projekt vor allem aufgrund der fehlenden Finanzierung nicht umgesetzt worden sei und nicht umgesetzt werde. Ähnliche Probleme könne man beispielsweise in Overath feststellen.

Herr Neu möchte von Herrn Dlugosch wissen, wie er die Beschuldigung, einige SPD Mitglieder hätten persönliche Interessen und Verbindungen bezüglich des Bahndamms, verstanden haben möchte.

Eine Antwort von Herrn Dlugosch diesbezüglich bleibt aus.

Herr Waldschmidt bekräftigt, dass man auf diese Art und Weise keine gemeinsame Politik machen könne.

Der Ausschuss fasst folgenden

Beschluss: (mehrheitlich gegen die Stimme der FDP Fraktion)

Der Antrag wird abgelehnt.