



Der Bürgermeister  
der Stadt Bergisch Gladbach

Herrn Minister  
Oliver Wittke  
- persönlich -  
Ministerium für Bauen und Verkehr  
Elisabethstraße 11  
40217 Düsseldorf

**vorab per Fax**

07.02.2006

**IGVP NRW**  
**OU Refrath / Bergisch Gladbach, Vorhaben Nr. 24206**  
**Schreiben der Vorsitzenden der Bürgerinitiative „Rettet unsere Stadt im Grünen“,**  
**Frau Liane Schneider**

Sehr geehrter Herr Minister,

mir liegt eine Kopie des Schreibens von Frau Liane Schneider an Sie vor, in dem Frau Schneider Vorwürfe erhebt und Behauptungen aufstellt, die nicht den Fakten entsprechen und Ihnen einen falschen Eindruck vermitteln könnten. Dies kann ich nicht unkommentiert hinnehmen.

Ich werde daher in der gebotenen Kürze zu den „Thesen“ des Schreibens von Frau Schneider Stellung nehmen.

These: Ein Gewerbetreibender verlangt, die Bahndammtrasse für den Neubau des Autobahnzubringers zu nutzen.

- Fakt ist, dass die überörtliche und die örtliche Planung seit Jahrzehnten auf einer nie realisierten Autobahnanbindung (L 286 n mit Anbindung an das Autobahnkreuz Merheim) des Zentrums von Bergisch Gladbach fußen. Bau- und Gewerbegebiete sind hinzugekommen, ohne dass diese notwendige Ergänzung des überörtlichen Straßennetzes bisher realisiert werden konnte.
- Fakt ist, dass die Einwohnerinnen und Einwohner der westlichen Stadtteile von Bergisch Gladbach sich im Stau entweder durch die Kölner Stadtteile Dellbrück und Holweide oder durch die Bergisch Gladbacher Stadtteile Bensberg oder Refrath zur Autobahn quälen müssen.
- Fakt ist, dass die Anwohnerinnen und Anwohner der dortigen Straßen in Köln und Bergisch Gladbach massiv unter Lärm und Abgasen leiden.

- Fakt ist, dass mir Stellungnahmen der IHK zu Köln und der Kreishandwerkerschaft Rhein-Berg-Leverkusen vorliegen, die den derzeitigen Zustand als nicht mehr hinnehmbar beschreiben. (Diese Institutionen repräsentieren mehr als einen Gewerbetreibenden) Die Stadt hat in der Bauleitplanung auch die Belange der Wirtschaft und ihrer mittelständischen Struktur zu berücksichtigen.
- Fakt ist, dass sich in unserer Stadt ein Autozubringer e.V. gebildet hat, der sich für den Autobahnanschluss einsetzt.

These: Alleingang des Bürgermeisters und der Landtagsabgeordneten Hammelrath ohne Ratsbeschluss

- Fakt ist, dass ein mit großer Mehrheit gefasster Hauptausschussbeschluss (Stadtentwicklungsausschuss) für diese Trasse vorliegt. Die in diesem Beschluss enthaltene Forderung einer Untertunnelung der Trasse ist durch Ratsbeschluss geändert worden. In der entsprechenden – ebenfalls mit großer Mehrheit verabschiedeten – Resolution des Rates ist von einem möglichst optimalen Lärmschutz die Rede. Eine Forderung, zu der ich stehe, die aber ja erst zu einem späteren Zeitpunkt Gegenstand der Ausbauplanung werden wird.
- Fakt ist, dass sich die beiden großen Volksparteien im Rat der Stadt in Ihrer Kooperationsvereinbarung auf diese Trasse geeinigt haben.
- Fakt ist somit eine breite Mehrheit im Rat und eine Legitimation meines Vorgehens.

These: Manipulation der Bewertung des Vorhabens

- Fakt ist, dass die Stadtverwaltung lediglich Angaben zu der verkehrlichen Anbindung der Trasse nachgeliefert hat. Hierzu ist sie ausdrücklich gebeten worden.
- Fakt ist, dass die Bewertung von einem Fachgutachter im Auftrag Ihres Ministeriums erstellt wurde.
- Für die betroffenen Kollegen meiner Verwaltung muss ich den öffentlichen Vorwurf der Manipulation auf das Schärfste zurückweisen.

These: Die Stadt hat drei Autobahnanschlüsse und braucht keinen weiteren.

- Fakt ist: Die südlichen Stadtteile Bensberg und Refrath verfügen tatsächlich über die drei Autobahnanschlüsse. Aber die zentralen und westlichen Stadtteile – darunter die Stadtmitte! – und viele Gewerbegebiete dieser Stadt haben keine vernünftige Autobahnbindung und brauchen diese dringend.

These: Es ist keine Ortsumgehung

- Fakt ist: Die Trasse umgeht die Ortsteile Bensberg und Refrath. Sie führt nicht in Wohngebiete hinein, sondern an diesen vorbei auf direktem Weg zur A 4.

These: Die Baukosten wurden heruntergerechnet.

- Fakt ist: Die herumgeisternde Summe von angeblich 65 Mio. Euro war nicht Gegenstand der ersten Bewertung im Rahmen der IGVP. Eine Verbesserung in der Neubewertung entstand durch ein besseres Kosten-/Nutzenverhältnis, insbesondere aufgrund der detaillierten Bewertung der Netzergänzung und der Verknüpfungspunkte.

These: Der nördliche Teil der Trasse wird für Schienenverkehr benötigt und steht für die OU nicht zur Verfügung:

- Fakt ist: Die Trasse ist breit genug für beides (einspuriger Güterverkehr und Landesstraße).

These: Notwendige Kreuzungsbauwerke wurden verschwiegen.

- Fakt ist: Die Knotenpunkte wurden von der Stadt benannt. Sie sind alle in die Kosten eingerechnet.

Und schließlich noch ein paar Fakten zu der erwähnten Alternativ-Trasse (21451):

- Fakt ist: Diese Trasse führt durch ein bedeutendes Naturschutzgebiet. Im Gegensatz zur „Bahndammtrasse“ stellt sie neuen Landschaftsverbrauch dar.
- Fakt ist: Die Trasse führt weitgehend über das Gebiet der Stadt Köln. Im Kölner Rat gibt es eine große Mehrheit gegen diese Trasse.
- Fakt ist somit: Diese Trasse ist nicht realisierbar.

Gestatten Sie mir nach dieser eindeutigen Faktenlage zum Schluss eine eigene „These“ aufzustellen:

Hier wehren sich die unmittelbar von einer neuen Trasse betroffenen Anlieger. Ich verstehe dies persönlich gut.

Doch Sankt Florian kann nicht Prinzip des politischen Handelns auf Landes- und kommunaler Ebene sein. Mir persönlich ist sehr an einer ehrlichen Bewertung der Sachlage gelegen.

Mit freundlichen Grüßen



Klaus Orth

PS.

Herr Regierungspräsident Lindlar und Herr Landrat Menzel erhalten Kopien des Schreibens. Da mir das Schreiben von Frau Schneider von einer örtlichen Tageszeitung vorgelegt wurde, geht das Schreiben auch an die örtlichen Medien.