



## Anlage 2 zu VO/0976/15

Stadt Wuppertal - 101.13 - 42269 Wuppertal

Bezirksregierung Düsseldorf  
Dez. 25 – z.H. Frau Kois  
Postfach 300865  
40408 Düsseldorf

.2015

### **Planfeststellungsverfahren für den sechsstreifigen Ausbau der A 46 (V. Bauabschnitt)**

#### **hier: Stellungnahme der Stadt Wuppertal**

Bezug: Ihr Schreiben Az. 25.04.01.01-01/14 vom 01.12.2014

Sehr geehrte Frau Kois,

mit dem o.a. Schreiben haben Sie um Stellungnahme der Stadt Wuppertal zum Ausbau der A 46 zwischen der Brücke Westring und dem Sonnborner Kreuz gebeten.

Die Stadt Wuppertal begrüßt das Vorhaben des Landesbetriebs Straßen NRW, den letzten verbliebenen Teilabschnitt für eine sechsstreifigen A 46 in Wuppertal auszubauen. Nach Beteiligung der Fachdienststellen teile ich Ihnen folgende Einwände und Hinweise mit:

1. Die Stadt Wuppertal hat im Rahmen der Abstimmung über den vorgezogenen Bau der Brücke Westring bereits am 11.08.2014 eine Stellungnahme gegenüber dem Landesbetrieb Straßen NRW abgegeben. Mit Schreiben (Az. 207/21100.010/2.40.02.04/A46) vom 08.09.2014 hat der Landesbetrieb Straßen NRW den Auflagen und Hinweisen zugestimmt. Dieses Abstimmungsergebnis hat weiterhin Bestand.

Darin erfolgte die Zusage, die Hinweise zur Lage des Hauses Domänenweg 1a in der weiteren Planung zu beachten. Nach dem Grunderwerbsplan (Maßnahme GE01.004) soll sich die Baustelleneinrichtung jedoch noch immer auf dieses Grundstück ausdehnen. Die zugesagte Änderung ist bislang nur im Maßnahmenplan zum landschaftspflegerischen Begleitplan erfolgt; eine entsprechende Anpassung soll auch im Grunderwerbsplan nachgeholt werden.

**Stadt Wuppertal  
Der Oberbürgermeister**  
Ressort 101.13  
Stadtentwicklung und  
Städtebau  
Johannes-Rau-Platz 1  
42275 Wuppertal

**Ansprechpartner**  
Volker Knippschild

**Telefon**  
+49 202 563 5715

**Telefax**  
+49 202 563 8043

**E-Mail**  
volker.knippschild  
@stadt.wuppertal.de

**Zimmer**  
A-227

**Bankverbindung**  
Stadtsparkasse Wuppertal  
BIC WUPSDE33  
IBAN DE89 3305 0000  
0000 1007 19

**Internet**  
[www.wuppertal.de](http://www.wuppertal.de)

**Newsletter**  
[www.wuppertal.de/news](http://www.wuppertal.de/news)

**ServiceCenter**  
+49 202 563-0

**Seite**  
1 von 6

2. Die Planunterlagen enthalten keine konkrete Angabe des beabsichtigten Beginns der Baumaßnahme. Presseberichten zufolge soll der Ausbau jedoch bereits ab 2017 erfolgen, möglicherweise sogar im Zusammenhang mit erheblichen Brückenerneuerungen im Bereich des Sonnborner Kreuzes. Aufgrund zahlreicher bestehender und geplanter Großbaustellen (insbesondere Sperrung der B 7, Sanierung des Kiesbergtunnels, Ausbau der L 419, Errichtung von Lärmschutzanlagen an der A 46, Ausbau des Autobahnkreuzes Wuppertal-Nord) ist es zwingend erforderlich, den Beginn und die Dauer der Baumaßnahme für den sechsstreifigen Ausbau der A 46 sowie ein Umleitungskonzept rechtzeitig mit der Stadt Wuppertal (Ressort 104 – Straßen und Verkehr) abzustimmen. Ein Ausbau der A 46 kommt aus Sicht der Stadt Wuppertal insbesondere vor der Aufhebung der B7-Sperrung nicht in Betracht. Eine entsprechende Auflage zum Baubeginn und zur Abstimmung mit der Stadt soll in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden.
3. Alle Arbeiten oder Veränderungen an vorhandenen oder geplanten Grundstücksüberfahrten, insbesondere im Zusammenhang mit dem Bau der Regenklärbeckens an der Werderstraße und dessen Zuwegung, sind mit der Stadt Wuppertal, Ressort 104.2 – Straßen und Verkehr – abzustimmen.

Grundsätzlich ist bei Eingriffen in den öffentlichen Verkehrsraum der vorgefundene Zustand wiederherzustellen. An Fußgängerüberwegen und an Querungsstellen, die im Bereich der Wiederherstellung der Oberfläche liegen, sind die Behindertenausbaustandards der Stadt Wuppertal zu verwenden. Die erforderlichen Unterlagen können bei Bedarf beim Ressort Straßen und Verkehr angefordert werden. Ist eine Planung erforderlich, ist diese ebenfalls mit dem Ressort Straßen und Verkehr abzustimmen.

Für die Durchführung der Arbeiten im öffentlichen Verkehrsraum der Stadt Wuppertal ist ein anerkanntes Straßen- und Tiefbauunternehmen zu beauftragen. Der Antragsteller übernimmt für alle Veränderungen im öffentlichen Verkehrsraum die Kosten.

Schäden, die im öffentlichen Verkehrsraum durch den Baustellenverkehr für den sechsstreifigen Ausbau der A 46 entstehen, sind auf Kosten des Antragstellers zu beseitigen.

Diese Auflagen sollen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden.

4. Im Erläuterungsbericht zu den Ergebnissen der Immissionsschutzuntersuchung (Anlage 11.0) werden zahlreiche untersuchte Lärmschutzvarianten aufgelistet. Es ist jedoch nicht dargelegt, welche Wirksamkeit zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen hätten und welche Gründe dazu geführt haben, dass sie nicht umgesetzt werden. Für die in der Immissionsschutzuntersuchung beschriebenen Varianten kann daher der Abwägungsprozess und die Bewertung der Wirtschaftlichkeit nicht nachvollzogen werden.

Im Einzelnen ist – nach momentanem Erkenntnisstand aufgrund der Angaben in den Planunterlagen – insbesondere nicht nachvollziehbar,

- warum eine 7,50 m über Gelände hohe Lärmschutzwand mit abgeknicktem Vorschirm am Fahrbahnrand im Bereich Elfenhang keinen größeren Nutzen gegenüber der von der Fahrbahn abgerückten geplanten Lärmschutzwand auf der Böschung mit einer Höhe von 7,50 m über Gelände bewirkt und ob z.B. eine Weiterführung dieses nur 288 m langen Vorschirmes zu Verbesserungen führen würde,

- warum die Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwände auf den bestehenden Stufenwänden im Bereich Schlüssel / Ittertaler Straße bis Gräfrather Straße geprüft wurden, wenn sie von vornherein als bautechnisch nicht machbar bewertet werden, was auch nicht näher dargelegt ist,
- warum eine hochabsorbierende Verkleidung der Stützwände bei den Brücken Gräfrather Straße und Ehrenhainstraße und die Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwand auf der Nordseite im Bereich der Brücke Wupperaue (Werderstraße) von 4,50 m auf 8,00 m ein zu geringes Minderungspotenzial aufweisen, da die Stadt Wuppertal auch solche Lärminderungsmaßnahmen als sinnvoll erachtet, die ein geringeres Minderungspotenzial als 3 dB bewirken, soweit sie als wirtschaftlich verhältnismäßig bewertet werden können.

Die Rechtfertigung einer Minderung auch < 3 dB ist auch bereits in der aktuellen Rechtsprechung bestätigt worden, u.a. in der Entscheidung des OVG Münster vom 01.06.2005 <sup>1</sup> sowie im Urteil des BVerwG vom 19.02.1992 <sup>2</sup>.

- warum eine Einschränkung der Haltesichtweiten infolge einer Lärmschutzwand im Mittelstreifen, die gegenüber der untersuchten Variante mglw. auch verlängert werden könnte, offenbar höher gewichtet wird als die Einhaltung von Immissionsgrenzwerten in den angrenzenden Wohngebieten und ob geprüft worden ist, inwieweit die Einhaltung der Haltesichtweiten nicht ggf. auch durch weitergehende - und zusätzlich lärmindernde - Geschwindigkeitsbegrenzungen erreicht werden kann,
- welche zu geringe Nutzen-Kosten-Relation zur Ablehnung eines ca. 1.350 m langen Tunnels zwischen den Brücken Westring und Ehrenhainstraße geführt hat und ob auch Varianten einer Tunnellösung geprüft wurden,
- warum – nach der Prüfung von bis zu 8,50 m hohen Lärmschutzwänden in den Bereichen Erkrather Straße und Elfenhang – die Variante mit einer Höhe von 7,50 m gewählt wurde und
- warum auf dem nur 82 m langen Teilabschnitt über die Brücke Westring auf lärmindernden Asphalt von -5 dB verzichtet werden soll.

---

<sup>1</sup> Entscheidung des OVG Münster vom 01.06.2005, 8 A 2350/04, Rn. 63 ff. (juris): „[...] Dabei ist nicht zuletzt darauf abzustellen, welche Lärminderung aufgrund der jeweiligen Verkehrsregelung zu erwarten ist. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV fordern insoweit im Regelfall eine Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) (Nr. 4.1). Allerdings ist zumindest bei besonders hoher Lärmbelastung zu berücksichtigen, dass nach akustischen Erkenntnissen auch eine Pegelminderung von weniger als 3 dB(A) hörbar ist, vgl. BVerwG, Beschluss vom 19. Februar 1992 – 4 NB 11.91 -, NJW 1992, 2844; Bohny u.a., Lärmschutz in der Praxis, 1986, 1.5.1, und in Betracht zu ziehen, dass schon das Unterbleiben einzelner Spitzenpegel für das akustische Empfinden der Betroffenen eine spürbare Erleichterung bedeuten kann, auch ohne dass eine Reduzierung des insoweit nur beschränkt aussagekräftigen Mittelungspegels um 2 oder 3 dB(A) erreicht wird. [...]“

<sup>2</sup> Urteil des BVerwG vom 19.02.1992, 4 NB 11/91, Rn. 21 (juris): „[...] Es mag einiges dafür sprechen, dass bei einer Erhöhung des Dauerschallpegels um 3 dB(A) in aller Regel die Interessen der Anwohner einer Straße nicht mehr nur geringfügig betroffen sind; denn immerhin entspricht eine Zunahme des Lärmpegels um 3 dB(A) einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens. Aus den bereits erörterten Gründen lässt sich jedoch eine Begrenzung des notwendigen Abwägungsmaterials in diesen Fällen nicht allein im Wege eines äquivalenten Dauerschallpegels vornehmen. [...]“

Für eine abschließende Stellungnahme ist es deshalb erforderlich, zunächst die gesamte Variantenuntersuchung einschließlich der Bewertungen einsehen zu können. Ohne diese Unterlagen liegt aus Sicht der Stadt Wuppertal keine prüffähige Begründung für den Verzicht auf die dargelegten zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen vor.

Bei der Bewertung ist die besondere Situation der A 46 mit den unmittelbar angrenzenden Baugebieten zu berücksichtigen, um Nachbesserungen wie bei den laufenden Maßnahmen an der als Härtefall anerkannten A 46 im Stadtgebiet zukünftig zu vermeiden.

5. Darüber hinaus sollte die Übergangskonstruktion (Dehnungsfugen) an der Brücke Westring nach dem Stand der Technik so lärmarm wie möglich ausgebildet werden.
6. Zudem gab es in der Vergangenheit nach dem Bau von Lärmschutzmaßnahmen an der A 46 unerwartete Beschwerden von Betroffenen, die die A 46 als Schallquelle erstmalig oder deutlicher als vor der Umsetzung der Lärmschutzmaßnahme wahrgenommen haben. Dies hängt vermutlich mit der besonderen topografischen Situation in Wuppertal zusammen. Die schalltechnische Untersuchung sollte deshalb um eine Aussage erweitert werden, inwieweit solche Effekte durch die geplanten Schallschutzmaßnahmen auftreten können.
7. Die Planunterlagen enthalten ebenfalls keine Angaben darüber, ob eine Verkehrszunahme auch auf Straßen außerhalb dieses Planfeststellungsabschnittes in einem Maße zu erwarten ist, dass möglicherweise die gesunden Wohnverhältnisse in angrenzenden Baugebieten beeinträchtigt wären. Dies betrifft insbesondere die Wohngebiete im Umfeld des Sonnborner Kreuzes, die bereits heute hohen Lärmbelastungen ausgesetzt sind. Aus Sicht der Stadt Wuppertal erscheint es durchaus möglich, dass die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen einer Abwägung nach § 17 Satz 2 FStrG gegeben sein können und dann auch berücksichtigt werden müssen. In diesem Zusammenhang wird auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 17.03.2005<sup>3</sup> hingewiesen.

Bei dieser Untersuchung ist der Prognose-Nullfall 2025 ohne den Ausbau der A 46 und ohne den Lückenschluss der L 419 zur A 1 gegenüberzustellen mit dem Prognose-Planfall 2025 einschließlich der Umsetzung beider Projekte. Nur durch diesen Vergleich können die Auswirkungen des Gesamtvorhabens A 46 / L 419 tatsächlich bewertet werden. Die Stadt Wuppertal behält sich eine Ergänzung der Stellungnahme zu dieser Thematik bis zur Vorlage einer entsprechenden Untersuchung vor.

8. Für den westlichen Teil des Westrings ist in der Verkehrsuntersuchung eine Verkehrsbelastung von 1.500 Kfz/Tag im Analysenetzt wie in den Prognosen 2025 angegeben. Die tatsächliche Verkehrsbelastung beträgt aktuell rd. 8.000 Kfz/Tag. Die Verkehrsbelastung der Gräfrather Straße im Bereich der A 46 beträgt entgegen der Aus-

---

<sup>3</sup> Urteil des BVerwG vom 17.03.2005, 4 A 18.04: „[...] Nimmt als Folge des Straßenbauvorhabens der Verkehr auf einer anderen, vorhandenen Straße zu, ist der von ihr ausgehende Lärmzuwachs im Rahmen der Abwägung nach § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG zu berücksichtigen, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht. [...] Sind von dem Lärmzuwachs ausgewiesene Baugebiete betroffen, können Gemeinden ihr Interesse an der Bewahrung der in der Bauleitplanung zum Ausdruck gekommenen städtebaulichen Ordnung vor nachhaltigen Störungen als eigenen abwägungserheblichen Belang geltend machen.[...]“

sage im Gutachten (6.500 Kfz/Tag) derzeit rd. 13.000 Kfz/Tag. Dies ist zum einen bei der Summenpegelbetrachtung (Anlage 11.4 der Planunterlagen) zu berücksichtigen wie auch im weiteren Verfahren bei der Baustelleneinrichtung für die Erneuerung der Brücke Westring und hinsichtlich der daraus resultierenden potenziellen Umleitungs- und Ausweichverkehre.

9. Das Ressort Straßen und Verkehr weist darauf hin, dass die Ausweichstrecke über die L 357n und die L 357, die von vielen Fahrzeugführern bei Stauungen der A 46 zwischen der Anschlussstelle Haan-Ost und dem Sonnborner Kreuz benutzt wird, deutliche Kapazitätseinschränkungen besonders an den signalgeregelten Knotenpunkten aufweist und hier dem wachsenden Druck der Anwohner und Nutzer, wie auch der Bezirksvertretung Wuppertal-Vohwinkel nach leistungssteigernden Maßnahmen Rechnung getragen werden muss.
10. Seitens der Unteren Wasserbehörde wird der zukünftige Entfall der bisher unbehandelten und ungedrosselten Einleitungen von den versiegelten Flächen der A 46 in die Gewässer Rottscheider Bach, Stackenberger Bach und Hammersteiner Bach sehr begrüßt. Ebenso wird durch die vollumfänglich Sammlung und Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers zum neu zu errichtenden Regenklärbecken an der Werderstraße zukünftig den Anforderungen an die Niederschlagsentwässerung im Trennverfahren gemäß dem Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz vom 25.05.2004 entsprochen.

Bedenken bestehen seitens der Unteren Wasserbehörde jedoch hinsichtlich der Wahl eines Regenklärbeckens mit Dauerstau (anstelle eines Regenklärbeckens ohne Dauerstau, bei dem nach Regenende der Beckeninhalte der Kläranlage zugeführt wird und der Kanal nach Regenende trocken fällt).

Dauerbespannte Becken sind zwar nach wie vor Stand der Technik und unter bestimmten Randbedingungen alternativlos, wenn z.B. kein Schmutzwasserkanal in der Nähe ist oder bei Trockenwetter mit viel Fremdwasser zu rechnen ist. Dies ist hier jedoch nicht der Fall und ein Anschluss an den Schmutzwasserkanal in der Schlieffenstraße oder Werderstraße nach Auffassung der UWB und vorbehaltlich einer Anschlussprüfung durch die WSW durchaus möglich.

In der Praxis hat sich zudem der besondere Effekt bei Becken mit Dauerstau gezeigt, dass während der Standzeiten nach einem Regenereignis eine massive Sauerstoffzehrung auftritt, so dass bei erneuten Niederschlägen sauerstoffarmes Wasser ausgespült wird. Zusätzlich kommt es durch die Sauerstoffarmut während der Standzeit zur Rücklösung von Phosphaten und zu einem deutlichen Anstieg der Keimzahlen. Die Ausspülung derart belasteter Wassermengen führt zu massiven Belastungen der Wasserqualität.

Aus diesem Grund werden nach Möglichkeit – nicht nur in Wuppertal – vorzugsweise nur noch Becken ohne Dauerstau geplant und gebaut bzw. vorhandene Becken durch Umbau und Anschluss an einen Schmutzwasserkanal oder durch Einbau von Filtermaterialien ertüchtigt. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund neuerer Erkenntnisse über die erheblichen Belastungen der Wupper durch Abfiltrierbare Stoffe (AFS<sub>fein</sub>), die als potentieller Träger von Schwermetallen zukünftig „Leitparameter“ des in der Entwicklung befindlichen Emissionspapiers DWA-A 102 sein werden.

Erhöhte Anforderungen an die Einleitung von Niederschlagswasser in die Wupper ergeben sich auch aus dem Wanderfischprogramm NRW, wonach die Wupper als Teil des Pilotprojekts zukünftig Lachs-Laichgewässer werden soll.

11. Die Untere Landschaftsbehörde regt folgende Änderungen für die Ausgleichspflanzungen an:

- Auf die im Rahmen der Maßnahme A10 im Waldrandbereich zusätzlich zu den Straucharten vorgesehenen Kletterpflanzen *Lonicera periclymenum* (Wald-Geißblatt) und *Clematis vitalba* (Gewöhnliche Waldrebe) soll verzichtet werden.
- Die im Rahmen der Maßnahme A4 aufgelisteten *Cornus mas* (Kornelkirsche) und *Amelanchier lamarckii* (Kupfer-Felsenbirne) sollen gegen andere standortheimische starkwüchsige Sträucher ausgetauscht werden.

Darüber hinaus soll entlang des Waldes auf der Südseite der A 46 ein Wildschutzzaun errichtet werden, um den Wildwechsel zu unterbinden.

Ferner sollen folgende Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden:

- Der Rückbau der vorhandenen Einleitstellen (LBP, G3) in den Rottscheider Bach, in den Stackenberger Bach sowie in den Hammersteiner Bach ist mit der Unteren Wasserbehörde im Detail abzustimmen.
- Die neue Einleitstelle in die Wupper (LBP, S. 68) sowie eine Gestaltung in der Wupper sind mit der Höheren Wasserbehörde sowie dem Wupperverband abzustimmen, da in diesem Abschnitt der Wupper bereits Maßnahmen gemäß der Wasserrahmenrichtlinie umgesetzt worden sind. Entsprechende Ausführungen über die bereits 2012 umgesetzten Maßnahmen im Bereich der Wupper sind im LBP nicht enthalten.
- Die Gestaltungsmaßnahme G2 sowie die Ausgleichmaßnahme A2 sind mit der Stadt Wuppertal, Ressort 103 - Grünflächen und Forsten - abzustimmen.

12. Im Bereich des geplanten Ausbaus der A 46 liegen drei altlastverdächtige Flächen mit den Erhebungs-Nummern 7677A001, 7677A005 und 7677A006. Bei den Flächen 001 und 005 handelt es sich um Verzeichnisflächen mit einer unsachgemäßen Materialaufbringung und bei der Fläche 006 handelt es sich um eine Erfassung schädlicher Bodenveränderungen und Verdachtsflächen.

Zur Beurteilung einer etwaigen Bodenbelastung ist ein Sachverständiger einzuschalten, der vorab im Rahmen eines Gutachtens Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung durchführt. Alle Untersuchungen müssen vor Beginn der Bauarbeiten erfolgen. Der Umfang der Untersuchungen und der chemischen Analysen ist mit der Stadt Wuppertal, Ressort 106.23, Tel.: 563-5572 bzw. 563-4224 abzustimmen.

Der Rat der Stadt Wuppertal hat diese Stellungnahme am ..... beschlossen.

Mit freundlichen Grüßen

i. A.

Knippschild