

Grunderneuerung im Lebensraum Sonnborn: ein Appell zur Weitsicht im Gedenkjahr 2018

Bürgerantrag nach §24 GO _ NRW an die Stadt Wuppertal

Wir stellen hiermit den Antrag an die zuständigen Verantwortungsträger auf Stadt-, Landes- und Bundesebene, politische Entscheidungen herbeizuführen, so dass alle anstehenden Brückenersatzneubauten im Autobahnkreuz Sonnborn (AKS) durch geeignete Brückenkappen die baustatische Voraussetzung für die Montage umfassender aktiver Lärmschutzvorrichtungen nach letztem Stand der Technik auch zum Boltenberg hin erfüllen.

Es gab in den letzten Jahren bedeutende technische Fortschritte bei Lärmschutzwänden auf Brückenbauwerken. Deren Implementierung anlässlich der Grunderneuerung des AKS möge insbesondere die Wuppertaler GROKO auf Bundes- und Landesebene mit allem Nachdruck einfordern und durchsetzen. Denn die kurzfristig erforderliche Nachrüstung für mehr Mobilität muss angesichts der besonderen Umstände des Falles Sonnborn einhergehen mit langfristig vorausschauender Nachrüstung für mehr Wohnqualität in unserer Heimat Sonnborn. Lebensqualität in Sonnborn soll mehr sein als nur Überleben bei kernstädtischen Lärmpegeln von 54/64 dB(A).

Prof. Dr. rer.nat. Friedrich Krause, Pickartsberg 10, 42329 Wuppertal

Prof. Dr. rer.nat. Lorenz Paul, Boltenbergstr. 6 42329 Wuppertal

Prof. Dr. rer.nat. Klaus Schilling, Pickartsberg 10, 42329 Wuppertal

28.03.2018

Der Auslöser

Die überfallartig erfolgte Ankündigung von Strassen.NRW, dass die Brücke B228 'Sonnborner Ufer' über die A46 - wiewohl gerade erst aufwändig saniert – noch 2018 in sukzessiven Abriss kommen soll, offenbart gravierende Probleme in der notwendigen Abstimmung/Planung zwischen Stadt, Land und Bund, und dies zulasten von uns Bürgern in Sonnborn und darüber hinaus. Der gewagte Brückenrückbau zur Aufrüstung der Stadtautobahn A4 unter laufendem Verkehr mutet an wie ein moderner Schildbürgerstreich aus NRW. Wie die Vivisektion Sonnborns zur Lösung des Rätsels:

Warum soll Sonnborns Verkehr durch Zerschneidung der Brücke über der Brücke über die Wupper ohne die Brücke Kirchhofstraße „über die Wupper“ gehen?

Der Hintergrund

Sonnborn besitzt mit dem Autobahnkreuz (AKS) ein deutschlandweites Alleinstellungsmerkmal und sieht einem bedrückenden Gedenktage entgegen: im Juni 1968 war Baubeginn des Kreuzes mit weitflächigem Abriss und Zerschneidung des Ortskerns zur A46-Querung des Wupperknies.

Die heutige A46 wurde

- ursprünglich als Stadtautobahn mit Entwurfsgeschwindigkeit 80 km/h und Verkehrslast DTV~50.000 mit Regelquerschnitt 28,5 m ausgelegt und gebaut, jedoch

- nach 1990 peu a peu zur verkehrsgefluteten europäischen Fernverkehrsstraße mit Tempo bis 120 km/h mutiert, und dies
- unter Inkaufnahme massiver Überlastung der Stadtautobahnbrücken und eklatanter Überschreitung der im PFV gegebenen Emissionsprognosen seitens der zuständigen Landesbehörden.

Das Anliegen

Die Interessen Wuppertals und seiner Bürger wurden in diesem Prozess zunehmend marginalisiert. Lärmschutz wurde Sonnborn im Rahmen der sog. Härtefallregelung erst verspätet und dann auch nur nördlich des Sonnborner Ufers zuteil. Das wertvolle (allgemeine) Wohngebiet Boltenberg südlich davon ist heute noch immer den Emissionen von täglich nahezu 100.000 Kfz auf den langen Wuppertalbrücken (Bauwerksnummer A46 470 8545) schutzlos ausgesetzt. 2010 wurde dieser Missstand von Strassen.NRW vor dem Straßenverkehrsausschuss der Stadt (SI/0589/10) damit begründet, dass bautechnisch nicht machbare, mindestens 10-15 m hohe Lärmschutzwände erforderlich seien, um die Lärmschutzlücke am Boltenberg zu schließen.

Nun ist der Wiederbau (die Grunderneuerung) der Brücken im AKS Gebot der Stunde. Aber nutzt die Stadt in Weitsicht die einmalige Gelegenheit des Wiederbaus, um i.S. der Stadterneuerung 2030 auch eine zukunftssichere Verträglichkeit zwischen Mobilität und Wohnen in Sonnborn einzufordern? Konkreter gefragt: Welche Zielvorgaben zum Thema Lärmschutz sind in die Entwurfsplanungen für das neue AKS eingegangen?

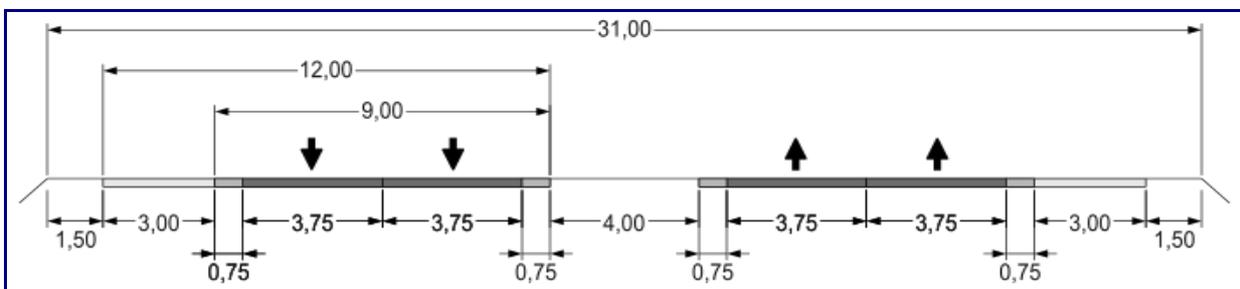
Realität ist leider: Die Eröffnung der Baustelle am Sonnborner Ufer erfolgte, ohne dass solche Zielvorgaben zwischen den Verwaltungsebenen kommuniziert wurden: der Bauherr sieht diesbezüglich derzeit keinen Abstimmungsbedarf mit der Stadt. Und die Lärmaktionspläne der Stadt sprechen nicht mit den Brückenplanern des Landes. Es fehlt offensichtlich die Koordination zwischen den Dienststellen.

Welche Lärmschutzziele für den Boltenberg sind dem besorgten Bürger überhaupt erkennbar? Im Vorfeld des PFV L419n (Südtangente) hatte Minister Groschek (SPD) mehrfach wissen lassen, dass seine Lärmplanung für den Boltenberg auf die Auslösewerte 57/67 dB(A) (nachts/tags) der sog. freiwilligen Sanierung des Bundes abzielte, während der neue Verkehrsminister Wüst (CDU) für den Boltenberg in diesem Zusammenhang immerhin 54/64 dB(A) konzidiert, wie die jüngste Recherche von MdL Haffke (FDP) ergab. Letztere sind die Pegelgrenzwerte für innerstädtische Kerngebiete, oberhalb derer nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts gesundheitliche Beeinträchtigungen einsetzen. Sie liegen jeweils 5 dB(A) über den einschlägigen Grenzpegeln für allgemeine Wohngebiete. Die relevanten DIN Richtwerte für Bauleitplanungen betragen 45/55 dB(A); ihre Einhaltung wurde in den 70er Jahren seitens der Stadt Wuppertal als Auflage beim Bau der L418 gestellt und vom Lande auch verbindlich zugesagt. Bedauerlicherweise hat die Stadt Wuppertal seitdem keine Lärmschutzziele für ihr Stadtgebiet (und insbesondere Sonnborn) festgelegt, die als Ausgangspunkt in der anstehenden Problemdiskussion dienen könnten.

Zukunftweisende Stadtentwicklung sollte aber auch und gerade die Bedürfnisse der Wohnbevölkerung berücksichtigen und die Umstände der „A46-Grunderneuerung“ strategisch nutzen. Der Kollaps des AKS nach nur 44 Jahren Standzeit beweist das Schei-

tern des Konzepts der massiven Fernverkehrsführung durch Sonnborn. Nach diesem Desaster muss die Stadt Neubesinnung für die Ersatzneubauten im AKS einfordern: beim Immissionsschutz für Sonnborn darf nicht nach Methode „weiter so“ verfahren werden, indem die Politik beim Wiederaufbau rein ordnungsrechtlich nach dem engen Regelwerk der (ohnedies überholten) *Lärmschutzverordnung von 1990* durch die Straßenbauverwaltung entscheiden lässt und nur zuschaut:

Die jetzt anstehende Grunderneuerung des AKS inklusive Rückbau der Brücke am Sonnborner Ufer ist nachträgliche Heilung für den soweit betriebenen Raubbau an unserer Stadtautobahn. „Die A 46 ist in die Verbindungsfunktionsstufe 0 nach den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN) eingestuft. Ziel sind jeweils einheitliche Standards für Autobahnen desselben Typs. Sollte die Autobahn im angesprochenen Bereich um- oder ausgebaut werden, wäre sie demnach gemäß RAA in die Straßenkategorie AS 0 und somit in die Entwurfsklasse EKA 1A einzustufen...“ (Zitat: Auskunft Referat StB 22, BMVDI auf unsere Anfrage).



Mit kontinentaler Verbindungsfunktion (AS 0) im *European North Sea-Baltic Corridor* (des *Trans-European Transport Network*) wäre die A46 somit von RQ 28,5 auf RQ 31 zu verbreitern. Das könnte sich als des Pudels Kern im o.g. Rätsel entpuppen.

Vor diesem Gesamthintergrund muss die Forderung der Stadt lauten, dass beim Ersatzneubau der großen Brücken im Autobahnkreuz Sonnborn im Geiste der Europäischen Umgebungslärmrichtlinie managementbasiert (und nicht ordnungsrechtlich) entschieden werde, d.h. dass jetzt (wie bei der A73 im Falle der 2700 Seelen-Gemeinde Kemmern in Bayern geschehen) in Weitsicht die zukunftsicheren Voraussetzungen für einen umfassenden Emissionsschutz geschaffen werden. Es darf sich nicht wiederholen, dass auch künftig Lärmschutz versagt wird, weil er auf den erneuerten Brücken aus bautechnischen Gründen nicht angebracht werden kann.

Zusammenfassung

Durch den Ersatzneubau der großen Brückenwerke im Sonnborner Kreuz eröffnet sich 2018 ein kurzes und einmaliges Zeitfenster für die technische Realisierung von effektivem Lärmschutz für den Boltenberg. Die Stadtspitze muss Weitsicht üben und darf diese Chance bei der Teilsperrung der Talachse in Sonnborn nicht verpassen: ihre GROKO muss im Gedenkjahr der Amputation Sonnborns mit allem Nachdruck auf Bundes- und Landesebene zum Wohle der Wohnbevölkerung Sonnborns und im Sinne von Wuppertal 2030 politisch aktiv werden.

Wuppertal, 28. März 2018

