

Beschlussvorlage	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr, Umwelt
	Ressort / Stadtbetrieb	101 - Stadtentwicklung und Städtebau
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Volker Knippschild 563 5715 563 8493 volker.knippschild@stadt.wuppertal.de
	Datum:	06.11.2019
	Drucks.-Nr.:	VO/1049/19 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
26.11.2019	BV Ronsdorf	Empfehlung/Anhörung
28.11.2019	Ausschuss für Verkehr	Empfehlung/Anhörung
05.12.2019	Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Bauen	Empfehlung/Anhörung
11.12.2019	Hauptausschuss	Empfehlung/Anhörung
16.12.2019	Rat der Stadt Wuppertal	Entscheidung
Planänderungsverfahren für den Ausbau der L 419 zwischen Lichtscheid und Erbschlö (1. Bauabschnitt) - Stellungnahme der Stadt zum Deckblatt I -		

Grund der Vorlage

Verfügung der Bezirksregierung Düsseldorf vom 18.10.2019

Beschlussvorschlag

Die Stellungnahme der Stadt Wuppertal wird beschlossen.

Einverständnisse

keine

Unterschrift

Meyer

Begründung

Verfahrensgrundlagen

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hatte bereits 2017 bei der Bezirksregierung Düsseldorf die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau der L 419 auf vier Fahrstreifen im Abschnitt von Lichtscheid bis Erbschlö beantragt. Die Stadt Wuppertal hat in diesem Zusammen-

hang am 19.12.2017 eine Stellungnahme bei der Bezirksregierung Düsseldorf abgegeben (vgl. Ratsbeschluss zu VO/0877/17 am 18.12.2017).

Der Landesbetrieb Straßen.NRW hat aufgrund vorgetragener Einwendungen geringfügige Ergänzungen und Aktualisierungen der Antragsunterlagen vorgenommen, die nun als „Deckblatt“ zum Gegenstand eines Planänderungsverfahrens gemacht wurden.

Die Bezirksregierung Düsseldorf hat daraufhin das Planänderungsverfahren (Deckblatt I) eingeleitet und die Stadt Wuppertal um Stellungnahme bis zum 18.11.2019 gebeten. Auf Antrag wurde die Abgabefrist bis zum 17.12.2019 verlängert.

Die öffentliche Auslegung der geänderten Planunterlagen erfolgt(e) in der Zeit vom 28.10. bis 27.11.2019. Die Unterlagen können auch über die Internetseite der Stadt Wuppertal

<https://www.wuppertal.de/wirtschaft-stadtentwicklung/planverfahren/unterlagen-l419-d1.php>

sowie auf der Homepage der Bezirksregierung Düsseldorf unter der Rubrik „Aktuelle Offenlagen“ eingesehen werden. Jeder hat die Möglichkeit, bis zum 11.12.2019 Einwendungen gegen das Vorhaben zu erheben.

Die betroffenen Bürgerinnen und Bürger sollten dies zur Wahrung ihrer eigenen Interessen nutzen, da es der Stadt Wuppertal rechtlich nicht möglich ist, stellvertretend die einzelnen privaten Belange wirksam in das Verfahren einzubringen. Rechtlich wirksam sind für die Stadt Wuppertal nur die Belange, die sie hinsichtlich ihrer eigenen Vermögensinteressen oder aufgrund einer Beeinträchtigung ihrer Planungshoheit geltend machen kann. Dies wurde aktuell vom Bundesverwaltungsgericht mit dem Urteil vom 10.04.2019 im Klageverfahren der Stadt gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau der A 46 in Vohwinkel bestätigt (vgl. Bericht in VO/0695/19)

Umfang der Planänderungen

Der Landesbetrieb Straßen.NRW beschreibt die vorgenommenen Änderungen in einer Vorbemerkung zum geänderten Erläuterungsbericht. Sie betreffen demnach im Wesentlichen folgende Aspekte:

- Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung auf das Prognosejahr 2030 (Anmerkung: Die Verkehrsuntersuchung ist nunmehr – anders als bei der ursprünglichen Auslegung – Bestandteil der offengelegten Unterlagen.)
- Änderungen des Geh- und Radwegenetzes im Bereich der Ronsdorfer Anlagen (Anschlüsse an bestehende Wege), im Bereich der heutigen Straße „Am Knöchel“ (Verbreiterung von 3 auf 4 m), im Bereich zwischen der südlichen Einfahrrampe am Knoten Erbschlö und zwei Gewerbegrundstücken (Verschiebung zur Fahrbahn der L 419) sowie im Bereich nordwestlich des Knotens Erbschlö (punktuelle Einengung auf 2,40 m)
- Anpassung des Oberbaus für die Bustrasse
- Anpassung von Entwässerungsmaßnahmen
- Überarbeitung der Außengrenzen der Baumaßnahme in allen Lage- und Grunderwerbsplänen
- Verzicht auf eine geplante Arbeitsfläche nordöstlich des Knotenpunktes Staubenthaler Straße
- Ergänzung des für die Busverknüpfungshaltestelle erforderlichen Grundstücks im Grunderwerbsverzeichnis
- Aktualisierung der Lärmschutzuntersuchung (Reduzierung der Betroffenenheiten, aber keine Änderung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen)
- Gutachterliche Abschätzung von Auswirkungen der aktualisierten Verkehrszahlen 2030 (Grenzwerte der 39. BImSchV hinsichtlich NO₂-, PM₁₀- und PM_{2,5}-Gesamt-Immissionen werden eingehalten)

- Anpassungen im Landschaftspflegerischen Begleitplan und im Kompensationskonzept (insbesondere: Verzicht auf Maßnahme E1 „Glessener Höhe“ zugunsten einer neuen Waldumbaumaßnahme im Bereich des Tescher Busches sowie neue Kompensationsflächen zur Entwicklung von Extensivgrünland im Marscheider Bachtal anstelle einer Ersatzgeldzahlung)
- Aktualisierung der Bauphasenplanung
- Ergänzung zu den baulichen Maßnahmen im Bereich der Entwässerung „Am Schmalen Hof / Erbschlö“
- Ergänzung einer Bus-Ersatzhaltestelle an der Heinz-Fangmann-Straße

Darüber hinaus ist in der Vorbemerkung zum 1. Deckblatt des Grunderwerbsverzeichnis dargestellt, dass Flurstücke im Bereich der geplanten Bustrasse für die Ersatzstellplätze des TSV Ronsdorf und die Verkehrsführung während der Bauzeit sowie das Grundstück für die geplante Busverknüpfungshaltestelle bereits erworben wurden.

Zudem wurden neue Lage- bzw. Leitungspläne für die provisorische Verbreiterung der heutigen Zufahrt von der Otto-Hahn-Straße auf die L 419 ergänzt. An dieser Stelle soll während der Bauzeit eine signalgesteuerte Einmündung mit Fahrtbeziehungen in alle Richtungen eingerichtet werden.

Grundsätzliche Bewertung und Handlungsmöglichkeiten der Stadt

Die Bedenken aus der Bürgerschaft hinsichtlich des beabsichtigten Ausbaus der L 419 richten sich insbesondere gegen die geplante offene Bauweise. Es wurde mehrfach öffentlich gefordert, dass die Stadt die Argumente u.a. gegen die Dimensionierung des autobahnähnlichen Ausbaus, für eine Tunnelbauweise mit Trennung der Fahrwege für den städtischen und überregionalen Verkehr und die Forderung nach einer Umkehr der zeitlichen Abfolge der zwei geplanten Bauabschnitte in ihre Stellungnahme aufnehmen soll.

Eine solche grundlegend andere Planung würde sich deutlich vorteilhafter für die Anwohner unmittelbar an der Trasse wie auch im weiteren Umfeld auswirken. Die Vertreter der Stadt haben sich deshalb im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens für derartige Verbesserungen eingesetzt. Die Verkehrsministerien des Landes und des Bundes haben aber letztlich entschieden, dass der Ausbau der L 419 in der Bauweise erfolgen soll, die zum Gegenstand der Planfeststellung gemacht wurde. Grundsätzlich sieht die Stadt keine Möglichkeit, die Rechtmäßigkeit dieser Entscheidung zu beanstanden, weil sie dies mit Beeinträchtigungen ihrer Vermögensinteressen oder ihrer Planungshoheit begründen müsste. Diese Voraussetzungen für eine rechtlich durchsetzbare Forderung nach einer grundsätzlich anderen Bauweise sind jedoch nicht gegeben. Entsprechende Forderungen sind deshalb auch in der Stellungnahme zum Deckblattverfahren (Entwurf s. Anlage 1) nicht enthalten.

Dies trifft in gleicher Weise auch auf die Verkehrsbedeutung der L 419 im Rahmen der Bundes- und Landesverkehrswegeplanung zu. Die Entscheidungen des Bundes bzw. des Landes über die Verkehrswege für den überregionalen / großräumigen / kontinentalen Straßenverkehr sind politisch legitimiert und werden ohne Beteiligung der Städte getroffen. Die in Abstimmung des Bundes mit dem Land NRW erfolgte Aufstufung der A 46 zur Autobahn mit kontinentaler Verkehrsbedeutung (höchste Verbindungsfunktionsstufe) erfordert grundsätzlich einen sechsstreifigen Ausbau. Da dieser Ausbau mit der gegenwärtigen „Erhaltungsplanung“ für die A 46 zwischen Sonnborn und Barmen allerdings nicht beabsichtigt sei, erscheint die Interpretation nachvollziehbar, dass der Ausbau der L 419 die fehlende Fahrspur „ersetzen“ soll.

Die Stadt Wuppertal hat sich bereits in ihrer ersten Stellungnahme vom 19.12.2017 für den bedarfsgerechten Ausbau der L 419 ausgesprochen. Während sich der Ausbaubedarf im städtischen Interesse jedoch auf die Verbesserung der bestehenden städtischen / regionalen Verkehrssituation beschränkt, verfolgen Bund und Land weitergehende Ziele zur Bewältigung des weiträumigeren Durchgangsverkehrs. Diese Einschätzung wird durch die – von der Stadt geforderten und nun vorgelegten – Aktualisierung der Verkehrsprognose bestätigt.

In der folgenden Tabelle sind die täglichen Verkehrsmengen auf ausgewählten Straßenabschnitten dargestellt. Die kursiv gedruckten Klammerwerte geben die bisherige Prognose wieder.

Straßenabschnitt	Analysefall „Ist-Zustand“	Prognose- Nullfall	Prognose- Planfall 1. BA	Prognose- Planfall 1.+2. BA
	2017 (2013)	2030 (2025)	2030 (2025)	2030 (2025)
Lichtscheid – Staubenthaler Str.	43.200 (39.600)	43.900 (42.900)	49.100 (52.100)	58.600 (65.100)
Staubenthaler Str. – Erbschlöer Str.	28.200 (22.200)	29.500 (26.200)	34.800 (36.900)	46.100 (51.700)
Blombachtalbrücke bzw. Anschluss A1	20.900 (18.400)	21.300 (19.900)	26.100 (27.500)	36.600 (38.200)
Staubenthaler Str.	12.400 (15.200)	12.400 (14.800)	15.700 (15.000)	13.500 (14.100)
Erbschlöer Straße	15.900 (16.800)	15.500 (17.400)	11.800 (16.000)	12.700 (18.500)
Linde	18.500 (17.600)	16.600 (19.400)	18.800 (23.400)	11.700 (8.200)
L 418 Boltenberg	43.000 (40.900)	43.900 (41.400)	44.800 (48.000)	51.500 (53.100)
A 46 (Bereich Elberfeld)	82.000 (78.000)	83.000 (84.000)	84.000 (84.000)	82.000 (83.000)

Folgende Erkenntnisse ergeben sich aus der Aktualisierung:

- Ohne den Ausbau der L 419 wird sich die Verkehrsmenge von 2017 bis zum Prognosejahr 2030 nur noch marginal erhöhen. Die bislang angenommene Steigerung ist größtenteils bereits zwischen 2013 und 2017 erfolgt. Für die angeschlossenen städtischen Straßen ergibt sich nach wie vor kaum eine Veränderung bis 2030.
- Infolge der Fertigstellung des ersten Bauabschnittes bis vor die Blombachtalbrücke wird sich die Verkehrsmenge auf der L 419 nur noch um ca. 5.000 Kfz/d statt – wie bislang angenommen – um ca. 10.000 Kfz/d erhöhen. Zugleich ist die ausbaubedingte Mehrbelastung der Staubenthaler Straße aber deutlich stärker als bislang angenommen.
- Sobald der Anschluss an die A 1 fertiggestellt ist, wird sich die Verkehrsmenge auf der L 419 deutlich erhöhen. Das trifft im selben Maß auch auf die gesamte L 418 bis zum Sonnborner

Kreuz zu. In der Summe ist die erwartete Verkehrsmenge im Endausbau aber deutlich geringer als bislang angenommen.

- Mit dem Anschluss an die A 1 wird sich auch die Belastung auf der Staubenthaler Straße wieder „normalisieren“. Im Bereich Linde ist die Entlastung immer noch am deutlichsten, wenn auch gegenüber der bisherigen Prognose nicht mehr so signifikant.
- Die Veränderungen der Verkehrsbelastung auf der A 46 sind mit oder ohne Ausbau der L 419 unverändert marginal.

Die bisherige Einschätzung der Stadt Wuppertal wird durch die aktualisierte Verkehrsuntersuchung dahingehend bestätigt, dass der geplante Ausbau einerseits im städtischen Interesse liegt, weil die Verkehrsprobleme auf der heutigen Parkstraße behoben werden. Andererseits trägt die geplante Leistungsfähigkeit der L 419 aber dazu bei, dass die Zunahme der Verkehrsmenge auf der L 419 im Wesentlichen erst durch den Ausbau veranlasst wird. Die Entlastung anderer Verkehrswege in Wuppertal, auch die der A 46, ist allerdings unverändert eher gering.

Eine Ablehnung der über die städtischen Belange hinausgehenden Dimensionierung der L 419 wäre rechtlich kaum erfolgversprechend, weil die rechtmäßig zustande gekommenen Entscheidungen des Bundes und des Landes nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind, sondern nur die baulichen Auswirkungen, die sich daraus ergeben. Sowohl die hoheitlichen Belange als auch die Vermögensinteressen der Stadt würden eine derart weitgehende Forderung nicht begründen. Insoweit bleibt die bisherige Forderung der Stadt „nur“ nach einem richtlinienkonformen Ausbau gemäß den Anforderungen einer „Stadtautobahn“ (Entwurfsklasse EKA 3 statt EKA 2) mit geringerer Flächeninanspruchnahme bestehen, weil hierdurch die Belange des Fernverkehrs noch ausreichend berücksichtigt werden können.

Darüber hinaus wird in der neuen Stellungnahme zum Deckblattentwurf darauf hingewiesen, dass der Erläuterungsbericht unzutreffende Angaben über die für 2030 im Ausbauzustand prognostizierte Verkehrsmenge auf der L 419 enthält. Somit ist die verkehrliche Bedeutung des Ausbaus nicht zutreffend beschrieben, was im Planfeststellungsbeschluss richtig gestellt werden soll.

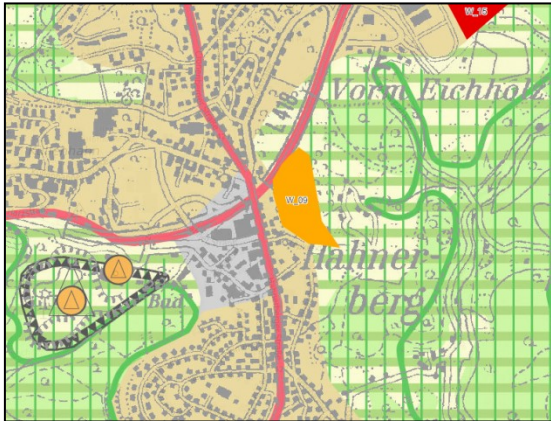
Bis auf die Planänderungen, die konkret die bisherigen Forderungen der Stadt ausräumen, behält die bisherige Stellungnahme vom 19.12.2017 ihre Gültigkeit. Die Stellungnahme zum vorliegenden Deckblatt I (s. Anlage) enthält im Einzelnen enthält noch Forderungen zu folgenden Aspekten:

Lärmschutz

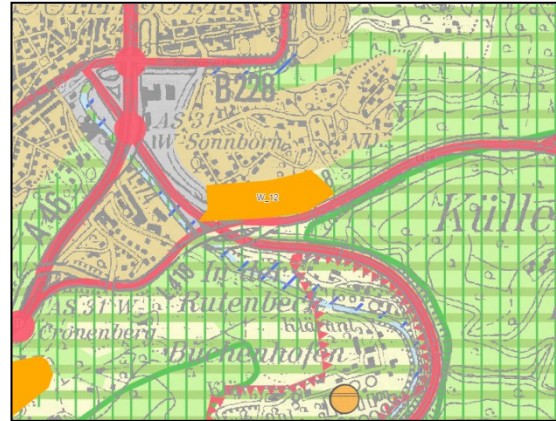
Die aktualisierte Verkehrsprognose für den Endausbau führt zu geringfügig veränderten Immissionsbelastungen, da die geplanten Lärmschutzanlagen im Deckblattverfahren unverändert blieben. Während sich die Belastung in den meisten Fällen verringert, wurden bei einigen Immissionsorten aber auch geringfügig höhere Lärmpegel gegenüber der vorherigen Berechnung festgestellt.

Auch für die L 418 bis zum Sonnborner Kreuz wurde nun eine geringere Erhöhung der für 2030 prognostizierten Verkehrsmenge ermittelt. Dadurch verringert sich die Zahl der betroffenen Wohngebäude, bei denen Pegel oberhalb der Sanierungswerte von 64/54 dB (A) bzw. auch oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70/60 dB(A) festgestellt wurden.

Im Hinblick auf die inzwischen im Verfahren befindlichen 1. Regionalplanänderung „Mehr Wohnbauland am Rhein“, die voraussichtlich u.a. zur Ausweisung von zwei allgemeinen Siedlungsbereichen unmittelbar an der L 418 führen wird, enthält die Stellungnahme der Stadt Wuppertal vorsorglich Forderungen nach Lärmschutzmaßnahmen, damit die bauleitplanerisch zu entwickelnden Wohngebiete tatsächlich umgesetzt werden können.



W09: ASB Hipkendahl



W12: ASB Pickartsberg

Ausführung der „verlängerten Kurfürstenstraße“

Der als „verlängerte Kurfürstenstraße“ bezeichnete, neue Straßenzug zur Verbindung des Wohngebietes „Zur Wolfskuhle“ an die Kurfürstenstraße / Staubenthaler Straße soll nach Auffassung der Stadt insbesondere im Hinblick auf die Radverkehrsführung sicherer und fahrradfreundlicher gestaltet werden. Die bisherigen Abstimmungen wurden bislang nur unzureichend im Deckblatt berücksichtigt.

Anschluss des geplanten Rad-/Gehwegenetzes an das Wegenetz in den Ronsdorfer Anlagen

Ein neuer geplanter Verbindungsweg soll auch von Radfahrern genutzt werden können. Deshalb ist eine Verbreiterung von 2,0 auf 2,50 m erforderlich.

Einengung des Geh-/Radweges an der Straße Erbschlö auf 2,40 m

Die Stadt spricht sich gegen die geplante Einengung aus und schlägt stattdessen eine Reduzierung der Straßenbreite vor, um die für einen regelkonformen Ausbau des Geh-/Radweges erforderlich 10 cm auf diese Weise zu generieren.

Rad-/Gehwegbrücke über die L 419 östlich des Knotenpunktes Erbschlö

Die Planung der Rad-Gehwegbrücke erfolgt prinzipiell erst im Zuge des Verfahrens für den 2. Bauabschnitt. Aufgrund von Vorabstimmungen, bei denen die Stadt eine fahrradfreundlichere Brückengestaltung favorisiert hat, kann sich dies durch andere Rampen bis in den 1. Bauabschnitt auswirken. Deshalb wird bereits im vorliegenden Verfahren auf diesen Aspekt hingewiesen.

Vorgezogene Folgemaßnahmen außerhalb der Planfeststellung

Die Stellungnahme enthält Hinweise auf die richtige Darstellung des aktuellen Planungsstandes für die Folgemaßnahmen am Lichtscheider Kreisel, im Bereich Jägerhaus / Linde sowie hinsichtlich der geplanten Busverknüpfungshaltestelle an der Heinz-Fangmann-Straße.

Durchführung der Baumaßnahme

Die rein textlich beschriebenen Bauphasen sind nicht ausreichend für eine abschließende Bewertung der jeweiligen Baustellenzustände. Die Stadt Wuppertal fordert daher ein umfassendes Baustellenkonzept sowie eine angemessene Bürgerinformation.

Neuveröffentlichung / Anwendung der RLS 19

In der Stellungnahme wird auf die neue Berechnungsvorschrift in den Richtlinien für den Lärm-schutz an Straßen (RLS-19) hingewiesen, die die RLS-90 ersetzen wird. Die RLS-19 werden allerdings erst nach einer entsprechenden Änderung der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) verbindlich anzuwenden sein. Auch wenn keine gravierenden Auswirkungen auf das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung anzunehmen sind, wird eine entsprechende Berechnung vorsorglich – auch im Hinblick auf die Planfeststellung für den 2. Bauabschnitt – gefordert.

Luftschadstoffuntersuchung

Die vierseitige gutachterliche Abschätzung der Luftschadstoffbelastung für das neue Prognosjahr 2030 kommt zwar wiederum zu dem Ergebnis, dass alle Grenzwerte für die NO₂-, PM₁₀- und PM_{2,5}-Gesamtimmissionen deutlich eingehalten werden.

Auf die Forderung der Stadt in der ursprünglichen Stellungnahme nach einer fehlerfreien, nachvollziehbaren Untersuchung wurde damit aber nicht reagiert, so dass diese weiterhin aufrecht erhalten wird.

Kosten und Finanzierung

keine

Zeitplan

Die Bezirksregierung Düsseldorf als verfahrensführende Anhörungs- / Planfeststellungsbehörde wird nach eigenem Ermessen voraussichtlich einen Erörterungstermin mit allen Betroffenen anberaumen. Die Stadt Wuppertal hat keinen Einfluss auf den zeitlichen Ablauf des Verfahrens.

Anlagen

Stellungnahme der Stadt Wuppertal (Entwurf)