

## **ENTWURF**

Stadt Wuppertal - 101.12 - 42269 Wuppertal

Bezirksregierung Düsseldorf  
Dezernat 25, z.H. Frau Schüller  
Postfach 300865  
40408 Düsseldorf

**Ansprechpartner**  
Volker Knippschild

**Telefon**  
+49 202 563 5715

**Telefax**  
+49 202 563 8043

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

**Zimmer**  
C-201

.12.2019

### **Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der L 419 (1. Bauabschnitt) hier: Stellungnahme zum 1. Deckblatt**

Bezug: Ihr Schreiben Az. 25.04.02.01-02/17 vom 18.10.2019

**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)

**De-Mail-Postfach**  
[info@stadt.wuppertal.de-mail.de](mailto:info@stadt.wuppertal.de-mail.de)

**ServiceCenter**  
+49 202 563-0

**Seite**  
1 von 8

Sehr geehrte Frau Schüller,

mit Ihrem o.a. Schreiben haben Sie die Stadt Wuppertal um Stellungnahme bis zum 18.11.2019 gebeten. Auf Antrag haben Sie die Abgabefrist gemäß Ihrer Email vom 28.10.2019 bis zum 17.12.2019 verlängert.

Da bislang noch keine Gegenäußerung der Antragstellerin zur Stellungnahme der Stadt Wuppertal vom 19.12.2017 mitgeteilt wurde, behält diese Stellungnahme weiterhin Gültigkeit. Darüber hinaus erhebt die Stadt Wuppertal folgende Einwendungen im Rahmen der Beteiligung zum Planänderungsverfahren (Deckblatt I):

#### **1. Verkehrliche Bedeutung des Ausbausvorhabens**

In Tabelle 3 „Verkehrsbelastungen im Prognose-Plan-Fall 2030 (in DTV [Kfz/24h])“ des Erläuterungsberichts (Unterlage 1D) sind deutlich niedrigere Verkehrsmengen für die L 419 angegeben als in der Verkehrsuntersuchung (Unterlage 21D). Die daraus abgeleiteten Folgerungen über die Veränderungen der Verkehrsbelastung infolge des Ausbaus auf Seite 24 des Erläuterungsberichts sind dementsprechend unzutreffend.

- Die Verkehrsmenge zwischen dem Lichtscheider Kreisel und der Staubenthaler Straße steigt nicht um 4.800 Kfz/24h (= 11%), sondern um 14.700 Kfz/24h (= 33%).

- Die Verkehrsmenge zwischen der Staubenthaler Straße und der Erbschlöer Straße steigt nicht um 10.000 Kfz/24h (=47 %), sondern um 16.600 Kfz/24h (= 56%).
- Die Verkehrsmenge im weiteren Verlauf bis zur neuen Trasse des 2. BA in Richtung BAB 1 steigt nicht um 4.700 Kfz/24h (= 22%), sondern um 15.300 Kfz/24h (= 72%).
- Es ist nicht nachvollziehbar, warum damit eine erwünschte „Bündelung des Verkehrs“ erreicht werden soll. Außer der Verlegung größerer Verkehrsanteile von der Blombachtalbrücke und der L 58 (Linde) auf die neue Autobahntrasse enthält die Verkehrsuntersuchung keine Hinweise auf eine wesentliche Entlastung auf „vielen Straßen im zentralen Bereich von Ronsdorf“. Für einige Straßen auch im Ronsdorfer Zentrum wird hingegen sogar eine (geringfügige) ausbaubedingte Mehrbelastung prognostiziert.
- Die gravierende Erhöhung der Verkehrsmenge auf der L 419 nach deren vollständigem Ausbau kann vielmehr im Wesentlichen auf geplante großräumige Verkehrsverlagerungen in den Wuppertaler / Ronsdorfer Raum begründet werden.

Die Beschreibung der verkehrlichen Auswirkungen dient der Begründung des Vorhabens. Sie ist deshalb im Planfeststellungsbeschluss zur Rechtfertigung des Vorhabens richtig zu stellen.

## 2. Lärmschutz

Die Unterlage 17.1.2D enthält im Anhang A eine Untersuchung über die Lärmauswirkung auf bestehende Straßenabschnitte der L 418.

Hiervon betroffen sind auch die zwei Allgemeinen Siedlungsbereiche „W09 Hipkendahl“ und „W12 Pickartsberg“, die im Rahmen der im Verfahren befindlichen 1. Regionalplanänderung „Mehr Wohnbauland am Rhein“ unmittelbar an der L 418 ausgewiesen werden sollen. Um den prognostizierten Bedarf an Wohnraum decken zu können, wird die Stadt Wuppertal diese Wohngebiete bauleitplanerisch entwickeln müssen. Die vorliegende Aktualisierung der Planfeststellungsunterlagen hätte diese Planung berücksichtigen müssen.

In Anbetracht der in der Unterlage 17.1.2D / Anlage A eingezeichneten Isophonlinien 70/60 bzw. 64/54 dB(A) für den Prognose-Nullfall sowie den Planfall ist bereits heute abschätzbar, dass die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 von 55/45 dB(A) tags/nachts für allgemeine Wohngebiete nicht eingehalten werden können. Die Problematik wird durch die ausbaubedingte Zunahme der Verkehrsmenge wesentlich verschärft. Inwieweit auch aktive Maßnahmen zur Einhaltung eines Mindestmaßes an Lärmschutz im Rahmen der bauleitplanerischen Abwägungsentscheidung erforderlich werden, kann erst auf Grundlage der städtebaulichen Planung (z.B. Baukörperstellung) berechnet werden. Vor diesem Hintergrund ist dem Vorhabenträger im Planfeststellungsbeschluss vorsorglich folgende Auflage zu erteilen:

„Bei der bauleitplanerischen Entwicklung der geplanten Wohngebiete in den Bereichen Hipkendahl und Pickartsberg können trotz schalltechnisch optimierter städtebaulicher Planung Lärmbelastungen durch die prognostizierte bzw. zukünftig eintretende Verkehrsentwicklung infolge des Ausbaus der L 419 verbleiben, die mglw. aktive Lärmschutzmaßnahmen entlang der L 418 erfordern. Sofern es für die Aufstellung dieser Bauungspläne erforderlich wird, sind die notwendigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen an der L 418 durch den Straßenbaulastträger (Land NRW bzw. Bund) auf dessen Kosten herzustellen.“

### **3. Ausführung der „verlängerten Kurfürstenstraße“**

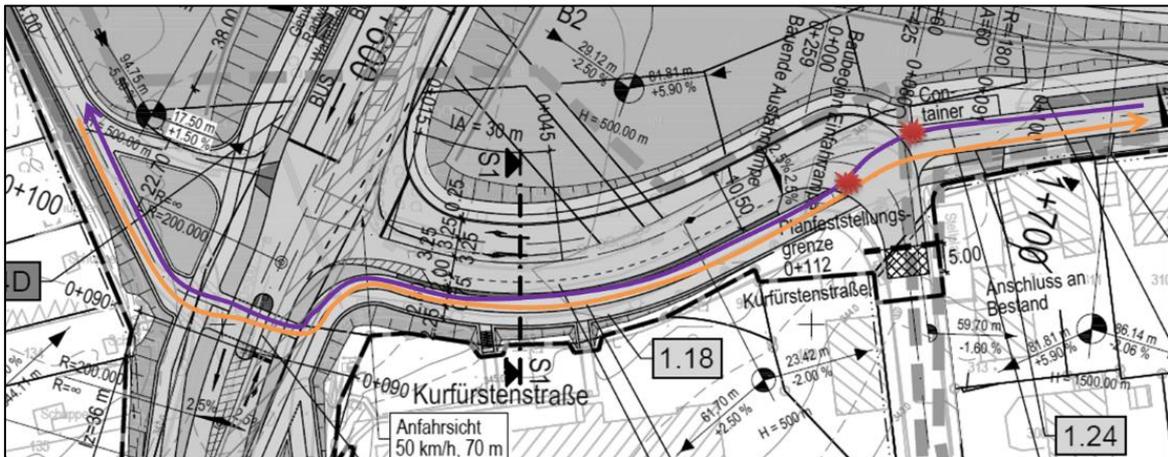
Die im Deckblatt vorgenommene Änderung, den Radverkehr auf der „verlängerten Kurfürstenstraße“ nicht mehr auf einem gemeinsamen Rad-/Fußweg vorzusehen, sondern ihn auf die Straße zu verlegen, entspricht dem zwischenzeitlichen Abstimmungsergebnis zwischen Straßen.NRW und der Stadt Wuppertal.

Weiterer Gegenstand der Abstimmung war aber auch eine regelkonforme und sichere Radverkehrsführung auf dem bestehenden, umzubauenden Abschnitt der Kurfürstenstraße bis zur Einmündung in die Staubenthaler Straße. Hierfür sollen folgende Änderungen erfolgen:

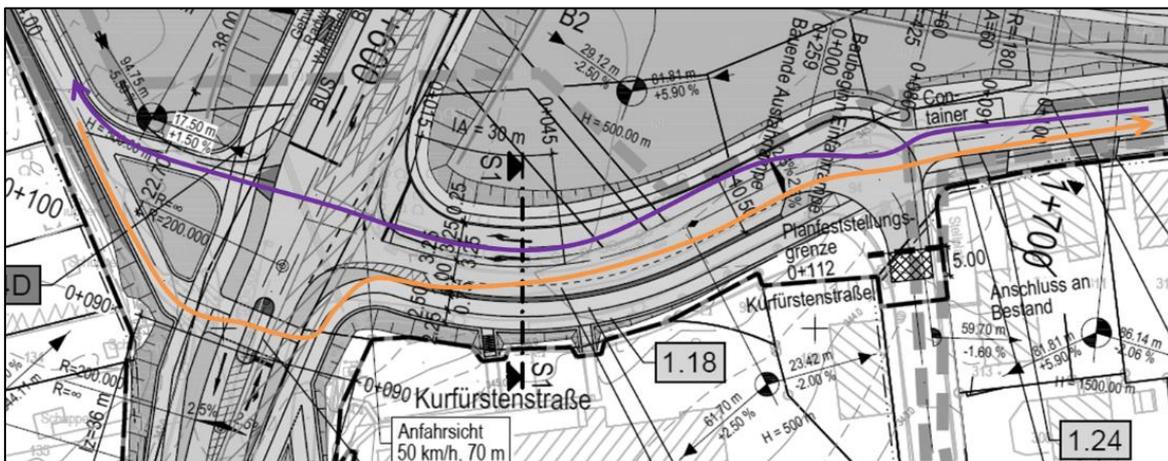
- Infolge der geplanten Verlängerung der Straße Zur Wolfskuhle sollte die in der Planung beabsichtigte Vorfahrtsregelung an der Kreuzung Zur Wolfskuhle / Kurfürstenstraße geprüft werden. Statt der offenbar geplanten abknickenden Vorfahrt könnte eine herkömmliche T-Einmündung in Betracht gezogen werden. Hierdurch können noch bauliche Änderungen in der Ausführungsplanung erforderlich werden.
- Der von der Staubenthaler Straße von Süden in die Kurfürstenstraße einbiegende Radverkehr soll gemäß ERA auf die Fahrbahn überführt werden. Durch die abgesetzte „straßenbegleitende“ Führung hinter dem ruhenden Verkehr besteht bislang eine unzureichende Sicht zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr. Der Radverkehr soll daher unmittelbar im Anschluss an den signalisierten Knoten auf die Fahrbahn der Kurfürstenstraße geführt werden.
- Um den Radverkehr von der Kurfürstenstraße zur Staubenthaler Straße sicher über den Knotenpunkt zu führen, kommt z.B. ein Radfahrstreifen in Mittellage zwischen der Links- und der Rechtsabbiegefahrbahn in Betracht. So könnte er gegenüber rechtsabbiegenden Kfz gesichert werden und den Knotenpunkt mit Freigabe der Linksabbieger queren. Auf der gegenüberliegenden Seite der Staubenthaler Straße kann der Radverkehr dann auf den Zweirichtungsradweg auffahren.

Die Forderung der Stadt wird in den folgenden Prinzipskizzen verdeutlicht:

Bislang geplante Führung des Radverkehrs (zwei Gefahrenstellen):



Regelkonforme und sichere Führung des Radverkehrs:



#### 4. Anschluss des geplanten Rad-Gehweges an das Wegenetz in den Ronsdorfer Anlagen

Im Bereich der „Parkbrücke“ soll nach den Ausführungen auf Seite 11 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1D) bei Bau-km 2+270 eine Anbindung erfolgen, bei der aufgrund des Höhenunterschiedes auf eine Rampen- oder Treppenanlage verzichtet werde und ein 2 m breiter Gehweg in der Neigung der Böschung angelegt werde.

Der zeichnerischen Darstellung im Lageplan (Unterlage 5, Blatt 2D) zufolge befindet sich dieser Weg bei Bau-km 2+330. Der Begründung zufolge ist der Höhenunterschied zwischen der Böschungsoberkante und dem Böschungsfuß so gering, dass auf eine Rampen- oder Treppenanlage verzichtet werden kann. Der Höhenunterschied ist aus den Planunterlagen jedoch nicht ermittelbar. Bei der aber offenbar ausreichend geringen Steigung soll der Verbindungsweg auch für den Radverkehr mit einer Freigabe durch das VZ 1022-10 nutzbar gemacht werden. Er soll deshalb in einer Breite von mindestens 2,50 m ausgebaut werden.

## **5. Einengung des Geh-/Radweges an der Straße Erbschlö auf 2,40 m**

Wie des Weiteren auf Seite 11 des Erläuterungsberichts dargelegt, soll der Geh-/Radweg nordwestlich des Knotens Erbschlö zur Vermeidung von Eingriffen in ein privates Grundstück punktuell auf 2,40 m eingeengt werden.

Eine – wenn auch nur punktuelle – Einengung des Geh- und Radweges in der Straße Erbschlö wird seitens der Stadt jedoch nicht akzeptiert. Die fehlende Querschnittsbreite für einen mindestens 2,50 m breiten Geh-/Radweg ist durch Änderung der Trassierungselemente und/oder durch eine Reduzierung der Fahrbahnbreite zu generieren.

## **6. Rad-/Gehwegbrücke über die L 419 östlich des Knotenpunktes Erbschlö**

Im Rahmen der Vorabstimmung über die Planung des 2. Bauabschnittes für den Ausbau der L 419 hat der Landesbetrieb Straßen.NRW u.a. eine Rad-Gehweg-Brücke über die L 419 im Übergangsbereich vom 1. in den 2. Bauabschnitt vorgestellt. Bislang ist rechtwinklige Querung der L 419 mit fahrbahn-parallelen Rampen vorgesehen, was zu einer wenig nutzerfreundlichen und unfallträchtigen Radverkehrsführung führt.

Die Stadt Wuppertal präferiert hingegen eine diagonale Querung der L 419 mit großen Kurvenradien. Die Konstruktion der Überquerung hat mglw. Auswirkungen auf den bereits im 1. Bauabschnitt planfestzustellenden Rad-/Gehweg und sollte zur Vermeidung nachträglicher Anpassungen im Übergangsbereich zwischen den Bauabschnitten frühzeitig berücksichtigt werden.

Da die Überquerung der L 419 noch nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens für den 1. Bauabschnitt ist, soll dieser Aspekt – wenn keine Planänderung mehr erfolgt – zumindest als Hinweis in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden.

## **7. Vorgezogene Folgemaßnahmen außerhalb der Planfeststellung**

Vor dem Baubeginn für den Ausbau der L 419 sind straßenbauliche Maßnahmen außerhalb des Planfeststellungsabschnittes erforderlich. Hierzu zählen die Ertüchtigungen im Bereich des Lichtscheider Kreisels, im Bereich Jägerhaus / Linde sowie der Neubau der Busverknüpfungshaltestelle an der Heinz-Fangmann-Straße. Hinsichtlich der dazu erfolgten Aussagen im Erläuterungsbericht (Unterlage 1D) wird auf folgende Sachstände hingewiesen:

- Seite 11: „Die für die Busverknüpfungshaltestelle erforderliche Fläche wurde in den Grunderwerbsunterlagen ergänzt.“

Der Grunderwerb wurde bereits getätigt, die Übertragung an die Stadt ist erfolgt. Die Zielsetzung im Grunderwerbsverzeichnis ist also bereits obsolet.

- Seite 80: „In das Planfeststellungsverfahren wird die Fläche für die Busverknüpfungshaltestelle einbezogen, da eine diesbezügliche Festsetzung durch rechtskräftigen Bebauungsplan 1066 Teil 1 der Stadt Wuppertal lediglich zeitlich befristet gesichert ist. Diese Sicherung läuft am 25.02.2019 aus und es tritt die Festsetzung als Gewerbegebiet in Kraft. Die erforderlichen Flächen wurden seitens des Vorhabenträgers erworben und werden an die Stadt Wuppertal übergeben. Anschließend wird die Verknüpfungshaltestelle gemäß der Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und der Stadt Wuppertal geplant und baulich errichtet.“

Die Darstellung entspricht nicht dem aktuellen Sachstand (s.o.). Darüber hinaus liegt die angegebene Verwaltungsvereinbarung noch nicht vor.

- Seite 22: „Um zusätzliche bauzeitliche Störungen zu vermeiden, muss die Ertüchtigung der Knotenpunkte zwingend vor Baubeginn der L 419 abgeschlossen sein. Derzeit wird eine Baudurchführung in 2019 angestrebt.“

Der Ausbau des Kreisels Lichtscheid soll voraussichtlich im Jahr 2020 erfolgen. Erst nach Abschluss dieser Bauarbeiten kann der Ausbau im Bereich Jägerhaus / Linde erfolgen, also nicht vor dem Jahr 2021.

## 8. Durchführung der Baumaßnahme

Der Erläuterungsbericht (Unterlage 1D) enthält eine vollständig neue Darstellung des geplanten Bauablaufs. Aufgrund der rudimentären, rein textlichen Darstellung ist eine Bewertung des beschriebenen Bauablaufs nicht möglich. Insbesondere ist nicht dargestellt, mit welcher Leistungsfähigkeit bei den verschiedenen Verkehrsführungen zu rechnen ist, in welchem Maß Ausweichverkehre zu erwarten sind und für welche Zeitdauer die jeweiligen Bauzustände vorgesehen sind. Darüber hinaus ist die praktische Umsetzung eines „Shuttle-Services“ als Ersatz für zeitweise fehlende Fußgängerverbindungen völlig unklar. Außerdem hält die Stadt Wuppertal eine intensive Bürgerinformation für erforderlich.

In den Planfeststellungsbeschluss soll deshalb folgende Auflage aufgenommen werden:

„Die Durchführung der Baumaßnahme in unterschiedlichen Bauphasen bedarf einer umfassenden Baustellenplanung in Abstimmung mit der Stadt Wuppertal. Ein entsprechendes Baustellenkonzept mit

- aussagekräftigen Erläuterungen in Text und Karten,
- Leistungsfähigkeitsnachweisen und ggf. Umleitungskonzepten,
- Berücksichtigung des Rad- und Fußgängerverkehrs sowie der Buslinien und
- Angaben über die Zeit (z.B. Ferienzeiten oder Wochenenden) und die Dauer der einzelnen Bauphasen

ist der Straßenverkehrsbehörde, Ressort 104, 42269 Wuppertal rechtzeitig vor Baubeginn zur Abstimmung vorzulegen.

Gegenstand der Abstimmung mit der Stadt ist auch die Vereinbarung einer geeigneten Bürgerinformation, z.B. in Form einer Podiumsveranstaltung vor Ort und/oder in schriftlicher Form als Postwurfsendung. Das noch festzustellende Maß der zu erwartenden Beeinträchtigungen ist ausschlaggebend für den Umfang der Bürgerinformation.

Grundsätzlich sind Ausweichverkehre in umliegende Wohngebiete und durch das Zentrum von Ronsdorf möglichst zu vermeiden. Insbesondere sind großräumige Umleitungen des Fernverkehrs in Betracht zu ziehen. Die Baustellenplanung für den Ausbau der L 419 ist mit anderen verkehrsbedeutenden Großbaustellen (z.B. A 46, AK Wuppertal Nord) abzustimmen.“

### **9. Neuveröffentlichung / Anwendung der RLS 19**

Die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen werden im vorliegenden Verfahren für den 1. Bauabschnitt bereits auf Grundlage der Schallemissionen nach Fertigstellung des 2. Bauabschnittes dimensioniert. Besonders vor dem Hintergrund, dass die Planfeststellung für den 2. Bauabschnitt aber noch nicht eingeleitet wurde und demzufolge ein Verfahrensabschluss noch nicht absehbar ist, wäre es vorausschauend sinnvoll, wenn die lärmtechnische Untersuchung (Unterlage 17.1D) bereits jetzt um eine Aussage ergänzt würde, in welchem Maße sich die Anwendung der neuen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) auswirkt. Die aktuelle Neuveröffentlichung der RLS-19 wird nach der Änderung der 16. BImSchV anzuwenden sein und voraussichtlich zu leicht höheren Emissionswerten bei Straßen mit höherem Geschwindigkeitsniveau führen. Wenn die Neufassung der RLS-19 erst im Planfeststellungsverfahren für den 2. Bauabschnitt berücksichtigt würde, müssten die Lärmschutzmaßnahmen entlang des 1. Bauabschnittes und u.U. an der L 418 ggf. nachträglich angepasst werden.

Die Stadt Wuppertal hält daher eine entsprechende gutachterliche Untersuchung vor dem Erörterungstermin für den 1. Bauabschnitt für erforderlich.

### **10. Luftschadstoffbelastung**

Die vorliegende Luftschadstoffuntersuchung vom 28.08.2019 wurde auf Grundlage der auf das Prognosejahr 2030 aktualisierten und auf sämtliche Anbauvorhaben bezogenen Verkehrsuntersuchung überarbeitet. Die zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung aktuellste Version des "Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs" (HBEFA 3.3) wurde verwendet. Zudem wurden die zugrunde gelegten Hintergrundbelastungen für die untersuchten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) sowie Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) angegeben.

Bereits in der Stellungnahme der Stadt Wuppertal vom 19.12.2017 wurde darauf hingewiesen, dass ein Anspruch darauf besteht, dass die zugrunde liegenden Untersuchungen fehlerfrei erstellt und die Ergebnisse nachvollziehbar dargestellt werden. Die in der städtischen Stellungnahme formulierten bislang unzureichend berücksichtigten Aspekte der Luftschadstoffprognose (siehe städtische Stellungnahme vom 19.12.2017 Seite 13 und 14) wurden auch in der aktuellen Fassung vom 28.08.2019 nicht berücksichtigt. Diese Angaben sind jedoch erforderlich, um die prognostizierte Luftschadstoffbelastung nachvollziehen zu können. Deshalb besteht das zwingende Erfordernis, die auf Seite 13 und 14 der städtischen Stellungnahme vom 19.12.2017 genannten Angaben darzulegen, insbesondere auch, ob aktuelle Winddaten im überarbeiteten Gutachten berücksichtigt wurden und die detaillierte Beschreibung der einzelnen Modellparameter.

Des Weiteren wird lediglich aufgezeigt, dass die Luftschadstoffbelastungen in 2030 gegenüber dem Prognosejahr 2025 zunehmen werden und wie hoch diese Zusatzbelastung prozentual ausfällt. Allerdings wird in der Zusammenfassung nicht dargestellt, wie hoch die (zusätzlichen) Belastungen an den einzelnen Modellpunkten im Untersuchungsgebiet sind (bspw. in Form einer Tabelle). Eine räumliche Verteilung der Belastungssituation ist kartographisch nicht dargestellt, so dass die Belastungsgebiete/-orte im Planfeststellungsgebiet nicht ausgewiesen werden können.

Sofern die Ergebnisse in nachvollziehbarer Form vorliegen und weiterhin bestätigen, dass sämtliche Grenzwerte sowohl im Jahresmittel als auch hinsichtlich der zulässigen Überschreitungshäufigkeit im Prognosefall 2030 und an allen relevanten Gebäuden bei Weitem eingehalten werden, kann dem Fazit der Luftschadstoffuntersuchung zugestimmt werden, dass aus lufthygienischer Sicht keine Bedenken gegen die geplante Aus- und Umbaumaßnahme zur L 419 in Wuppertal-Ronsdorf bestehen.

Mit freundlichen Grüßen  
i. A.

Knippschild