Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister

| | | |
|---|---|---|
| **Bericht** | Geschäftsbereich | 1 Stadtentwicklung, Bauen und Mobilität |
| | Ressort / Stadtbetrieb | 101 Stadtentwicklung und Städtebau |
| | Bearbeiter/in<br>Telefon (0202)<br>Fax (0202)<br>E-Mail | Volker Knippschild<br>563 5715<br>563 8493<br>volker.knippschild@stadt.wuppertal.de |
| | Datum: | 22.10.2024 |
| | **Drucks.-Nr.:** | **VO/1292/24**<br>öffentlich |

| Sitzung am | Gremium | Beschlussqualität |
|---|---|---|
| **12.11.2024** | **BV Ronsdorf** | **Entgegennahme o. B.** |
| **03.12.2024** | **Ausschuss für Verkehr** | **Entgegennahme o. B.** |
| **05.12.2024** | **Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauen** | **Entgegennahme o. B.** |
| **12.12.2024** | **Hauptausschuss** | **Entgegennahme o. B.** |
| **16.12.2024** | **Rat der Stadt Wuppertal** | **Entgegennahme o. B.** |

**Aufhebung des Planfststellungsbeschlusses für den Ausbau der L 419 (1. Bauabschnitt)**

**Grund der Vorlage**

Urteil des OVG NRW vom 09.10.2024

**Beschlussvorschlag**

Entgegennahme ohne Beschluss

**Einverständnisse**

entfällt

**Unterschrift**

Ohrndorf

**Begründung**

Das Oberverwaltungsgericht in Münster (OVG NRW) hat den Planfeststellungsbeschluss vom 29.12.2023 für den ersten Bauabschnitt des Ausbaus der L 419 von Lichtscheid bis Erbschlö mit Urteil vom 09.10.2024 aufgehoben. Somit besteht keine Rechtsgrundlage mehr für den beabsichtigten Ausbau.

Die Zulässigkeit der Klagen von zwei Grundstücksbetroffenen war aufgrund der enteignungsrechtlichen Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses gegeben; zudem genießt der Ronsdorfer Verschönerungsverein als anerkannte Naturschutzvereinigung nach § 3 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes eine besondere Klagebefugnis. Diese Voraussetzungen waren für eine Klage der Stadt Wuppertal nicht gegeben (vgl. Ratsbeschluss vom 26.02.2024 zu VO/0010/24).

Das OVG NRW hat das Urteil insbesondere damit begründet, dass die Planfeststellung nicht als Landesstraße auf Grundlage des Straßen- und Wegegesetzes NRW hätte erfolgen dürfen. Da es sich um die Planung einer Bundesstraße handele, sei eine Planfeststellung auf Grundlage des Fernstraßengesetzes erforderlich. Mit der falschen Klassifizierung liege ein derart gravierender Planungsfehler zugrunde, dass eine Heilung durch ein ergänzendes Verfahren nicht möglich ist. Das Planverfahren müsste nach Auffassung der Stadt folglich grundlegend neu begonnen werden.

Als Folge aus dem Urteil wäre es für eine Neuplanung durch den Bund erforderlich, dass das Projekt zunächst per Gesetzesänderung in die Auflistung des Fernstraßenausbaugesetzes aufgenommen wird. Somit wird der Bund zuständig für die Finanzierung und die weitere Beauftragung eines ggf. angestrebten neuen Planverfahrens. Sofern unverändert eine Bundesstraße und keine Autobahn geplant würde, wäre wie bisher die Bezirksregierung Düsseldorf als Planfeststellungsbehörde und der Landesbetrieb Straßen.NRW als Antragsteller zuständig, diesmal allerdings nicht im Auftrag des Landes NRW, sondern im Auftrag des Bundes.

Auf den ersten Blick beruht das Urteil auf einem rein formellen Fehler. Doch das OVG NRW hat in der Begründung des Urteils auch darauf hingewiesen, dass die Entscheidung über die Planung als Landes- oder Bundesstraße insbesondere für die betroffenen Bürger nicht unwesentlich ist, weil sich dadurch z.B. unterschiedliche Anbauverbots- und Anbaubeschränkungszonen ergeben, die unmittelbare Auswirkungen auf die bauliche Nutzung von Grundstücken haben können.

Die Entscheidung, den ersten Bauabschnitt als Landesstraße zu planen und zu finanzieren, dann eine Aufstufung zur Bundesstraße vorzunehmen, um daraufhin den Anschluss an die A 1 unter Regie des Bundes zu planen, geht im Grundsatz zurück auf eine „Vereinbarung zur Abstufung von nicht mehr fernverkehrsrelevanten Bundesstraßen“ (Abstufungsvereinbarung), die zwischen dem Bund und dem Land NRW bereits im Oktober 2011 geschlossen worden ist. Die Stadt Wuppertal war an dieser Entscheidung nicht beteiligt.

Das OVG NRW hat eine Revision nicht zugelassen. Das Land NRW hat noch die Möglichkeit, mit einer Nichtzulassungsbeschwerde innerhalb eines Monats dagegen vorzugehen. Nach Einschätzung der Stadt wird dies aufgrund geringer Erfolgsaussichten wahrscheinlich aber nicht geschehen.

Weiteres Vorgehen

Der Bund und das Land NRW müssen sich hinsichtlich der nicht mehr umsetzbaren Vereinbarung vom Oktober 2011 über ein neues Procedere verständigen. Sofern an einer Aufstufung der L 418/419 (Südtangente) zur Bundesstraße festgehalten wird, müsste der Bund die Voraussetzungen für ein neues Planverfahren schaffen und die entsprechenden Planungsaufträge erteilen. Sehen die Beteiligten von einer Aufstufung zur Bundesstraße ab, bleibt das Land NRW in der Verantwortung und müsste ggf. über Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation entscheiden.

Sofern der Bund trotz der hohen Belastung hinsichtlich der Investitionen für die Sanierung der Bundesfernstraßen die Planung und Finanzierung des gesamten Streckenabschnittes zwischen Lichtscheid und dem Anschluss an die A 1 übernimmt, wird die Frage zu klären sein, ob die bestehende Planung im Grundsatz übernommen wird oder der Ausbau – nicht zuletzt im Hinblick auf Kosteneinsparungen – völlig neu konzipiert wird.

Hierbei sollte es aus Sicht der Stadt von Bedeutung sein, dass sich im Laufe des bisherigen Planfeststellungsverfahrens herausgestellt hat, dass

- die Verkehrsbelastung auf der Parkstraße ohne Ausbau nur noch marginal ansteigen wird,
- die prognostizierte Verkehrszunahme auf einer autobahnähnlich ausgebauten L 419 nahezu ausschließlich ausbaubedingt ist und auf die großräumige Verlagerung überregionaler Verkehre in das Wuppertaler Stadtgebiet zurückzuführen ist und
- die Entlastung der A 46 verschwindend gering wäre und hinsichtlich der Auswirkungen auf das städtische Straßennetz neben Entlastungen vielfach auch zusätzliche Belastungen erwartet werden.

Die vom Rat der Stadt beschlossenen Stellungnahmen im bisherigen Planfeststellungsverfahren waren von der Grundhaltung geprägt, dass die Stadt die Verbesserung der Verkehrssituation befürwortet, aber die Dimensionierung des Ausbaus für nicht angemessen hält. In diesem Zusammenhang wurde allerdings auch anerkannt, dass es ein legitimes Interesse des Landes und des Bundes sein kann, die großräumigen Verkehrsverlagerungen neu zu ordnen. Die Verwaltung sieht sich aufgrund der Beschlusslage unverändert an diese Haltung gebunden.

Wenn der Bund an der bislang geplanten Form des Ausbaus festhält, werden gleichwohl umfangreiche Überarbeitungen der Planunterlagen unerlässlich bleiben. Dies betrifft z.B. die umweltfachlichen Gutachten und die Aktualisierung der Verkehrsprognose, was wiederum Rückwirkungen auf den Entwurf führen kann (z.B. Lärmschutzanlagen, Hochwasserschutz).

Sollte der Bund die bisherige Planung einer autobahnähnlichen Fernstraße hingegen nicht weiterverfolgen, sondern eine kostengünstigere Ausbauvariante in Betracht ziehen, könnte dies u.U. eher mit den Interessen der Stadt übereinstimmen. Kostengünstigere Varianten könnten von einem Ausbau als „Stadtautobahn“ (Entwurfsklasse EKA 3) mit verkürzten Ein-/Ausfahrten und geringen Fahrstreifenbreiten bis hin zu einem mehrspurigen Ausbau unter Verzicht auf teilplanfreie Knotenpunkte an der Staubenthaler Straße und an der Erbschlöer Straße zugunsten leistungsfähiger, LSA-gesteuerter Kreuzungen führen. Kreisverkehre kommen aufgrund der Verkehrsmenge in Verbindung mit straßenbegleitenden Radwegen, die die Zufahrten zum Kreisverkehr queren müssten, vermutlich eher nicht in Betracht.

Sofern allerdings unverändert an einer direkten Verbindung von Erbschlö durch das Gewerbegebiet Otto-Hahn-Straße bis an die Autobahn A1 festgehalten wird, was im Falle einer Planung als Bundesstraße anzunehmen wäre, verbliebe weiterhin die Problematik, dass der Stadt die Abstufung der Blombachtalbrücke in ihren Verantwortungsbereich droht.

Wenn ein absehbarer Ausbau durch den Bund nicht ermöglicht wird, sollte die Stadt Abstimmungen mit dem Land NRW in Erwägung ziehen, um durch punktuelle Verbesserungen in den Kreuzungsbereichen und ggf. sogar durch die Ergänzung von Fahrspuren eine angemessen höhere Leistungsfähigkeit der Parkstraße zu erreichen. Ein Verzicht auf die Hochstufung zur Bundesstraße hätte voraussichtlich zur Folge, dass der unmittelbare Anschluss an die A 1 nicht umgesetzt würde. Dadurch würde die Blombachtalbrücke weiterhin Bestandteil des Landesstraßennetzes bleiben.

Die Stadt hat letztlich keinen entscheidenden Einfluss darauf, welche Entscheidungen das Land NRW und insbesondere der Bund als Folge des OVG-Urteils treffen. Alle denkbaren Varianten sind mit mehr oder minder gravierenden Auswirkungen auf die Stadt, sowohl in positiver wie auch in negativer Hinsicht, verbunden. Das Hauptaugenmerk der Stadt sollte darauf gerichtet sein, an einer Lösung festzuhalten, die die städtischen Interessen an einer Verbesserung der Verkehrssituation auf der Parkstraße berücksichtigt.

**Klimacheck**

Hat das Vorhaben eine langfristige Auswirkung auf den Klimaschutz und/oder die Klimafolgenanpassung?

☒ neutral /nein

☐ ja, positive Auswirkungen

☐ ja, negative Auswirkungen

Begründung:

Der Bericht erläutert die aktuelle Sachlage und gibt Ausblicke auf mögliche weitere Entwicklungen. Es sind damit keine Beschlüsse verbunden, die Auswirkungen auf den Klimaschutz oder die Klimafolgenanpassung hätten.

**Kosten und Finanzierung**

keine

**Zeitplan**

Die Stadt hat auf die anstehenden Entscheidungen des Bundes und des Landes NRW keinen Einfluss.

**Anlagen**

keine