

Bericht	Geschäftsbereich	Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 101 - Stadtentwicklung und Stadtplanung
	Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail	Ingo Sauer 563 5602 563 8595 ingo.sauer@stadt.wuppertal.de
	Datum:	28.06.2002
	Drucks.-Nr.:	VO/0350/02 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
19.09.2002	Bezirksvertretung Uellendahl-Katernberg	Vorberatung
28.11.2002	Stadtentwicklungsausschuss	Kenntnisnahme
Lärmschutzmaßnahmen an der A 46 hier: Lärmschutzmaßnahme 15 a - Julius - Lucas - Weg / Katernberger Straße		

Grund der Vorlage

Beteiligungsverfahren

Beschlussvorschlag

- 1.) Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
- 2.) Auf die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens wird verzichtet.
- 3.) Die Verwaltung wird beauftragt, dem Landesbetrieb Straßenbau eine zustimmende Stellungnahme zuzuleiten.

Einverständnisse

Unterschrift

Uebrick

Begründung

1. Grundsätzliches / Rechtsgrundlagen:
Der Landesbetrieb Straßenbau NRW, als zuständige Fachdienststelle des Landes, hat im Rahmen der sukzessiv in Durchführung begriffenen Lärmschutz-Nachrüstungen entlang

der Autobahn A 46 der Stadt Wuppertal einen weiteren Richtlinienentwurf zur Kenntnisnahme zugeleitet.

Dieses Verfahren wurde vereinbart, nachdem der Bundesverkehrsminister im Jahre 1985 die A 46 als „Härtefall“ anerkannt hatte und somit der Anwendung der niedrigeren Grenzwerte der „Lärmvorsorge“ – sie gelten allgemein nur beim Neubau oder bei einer wesentlichen Änderung von Bundesfernstraßen – zugestimmt hat. Dies war Voraussetzung für die Entwicklung der Studie über die Möglichkeiten des Lärmschutzes entlang dieser Autobahn. Hierbei handelt es sich um eine **freiwillige Leistung des Bundes**, der die Kosten der herkömmlichen Lärmschutzanlagen alleine trägt. In welcher Weise die Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden und inwieweit aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen kombiniert werden, liegt deshalb auch alleine in der Zuständigkeit der Straßenbauverwaltung. Zzt. sind ca. 80 % der ursprünglich vorgesehenen konventionellen Lärmschutzmaßnahmen, bestehend aus Wänden, Wällen und Galerien, in Angriff genommen worden. Zum Teil sind die Baumaßnahmen fertiggestellt, teilweise befinden sich die Bauwerksentwürfe im Genehmigungsverfahren bzw. werden diese momentan erstellt.

Da es sich bei der Errichtung der Lärmschutzmaßnahmen nicht um eine wesentliche, sondern um eine unwesentliche Änderung respektive Ergänzung auf freiwilliger Basis handelt, werden die erforderlichen Abstimmungen nicht mit Hilfe von Planfeststellungsverfahren, sondern unter Einbeziehung der zuständigen politischen Gremien, die die jeweilige städtebauliche und ökologische Unbedenklichkeit der einzelnen Maßnahmen attestieren müssen, durchgeführt. Diese Vorgehensweise wurde seinerzeit zwischen dem Bund, dem Land und der Stadt Wuppertal vereinbart.

Im weiteren Prozedere durchlaufen die von der Stadt Wuppertal zustimmend zur Kenntnis genommenen Richtlinienentwürfe (sog. RE-Entwürfe) Genehmigungsverfahren beim Landesverkehrsministerium und beim Bundesverkehrsministerium. Für die Abstimmung und Genehmigung der Lärmschutzmaßnahmen ist ein Zeitraum von mehr als einem Jahr zu veranschlagen. Nach erfolgter Genehmigung werden auf der Grundlage der RE-Entwürfe die Bauentwürfe angefertigt, nach welchen die Bauwerke, Lärmschutzwände oder –wälle oder auch Kombinationen der beiden errichtet werden sollen. Die Bereitstellung der Haushaltsmittel durch das Bundesverkehrsministerium setzt voraus, dass die Stadt Wuppertal schriftlich bestätigt, keine Planfeststellungsverfahren zu fordern.

Der genaue Ausbauzeitpunkt und die Ausbaudauer hängen von der Anfertigung der Ausbaupläne ab und davon, ob und in welchen Margen die erforderlichen Finanzmittel tatsächlich zur Verfügung gestellt werden. Da es sich, wie oben erwähnt, bei der Nachrüstung der Lärmschutzmaßnahmen um eine freiwillige Leistung des Bundes handelt, ist auf diese Prozessabwicklung von außen kaum Einfluss zu nehmen.

2. Ursprüngliche Planung:

In der in den Jahren 1985 bis 1987 durch den Landschaftsverband - in Abstimmung mit Land und Stadt - in Auftrag gegebene Lärmstudie A 46 waren damals insgesamt 5 Einhausungsbereiche vorgeschlagen worden, die neben der Lärmschutzfunktion eine städtebauliche Integration der Autobahntrasse gewährleisten sollten mit dem Ziel, Zäsuren und trennende Wirkungen zu beseitigen und die städtebauliche Einheit wiederherzustellen. Die Erstellung der herkömmlichen (konventionellen) Lärmschutzmaßnahmen (Wände, Wälle usw.), bei denen es sich - wie vorne erwähnt - um eine freiwillige Leistung des Bundes handelt, werden ausschließlich durch Bundesmittel gesichert und finanziert. Die Übernahme der finanziellen Mehraufwendungen zur Errichtung der zusätzlichen städtebaulichen Ziele durch eine abschnittsweise Einhausung bzw. Deckelung wurde vom Bundesministerium abgelehnt. Die über den finanziellen Rahmen konventioneller Lärmschutzmaßnahmen hinausgehenden Kosten sollten in diesen Fällen aus Städtebauförderungsmitteln abgedeckt werden, die anteilig zu 70 % vom Land und zu 30 % von der Stadt Wuppertal aufgebracht werden sollten.

Aufgrund der damals bereits angespannten Haushaltslage sah sich jedoch die Stadt Wuppertal nicht in der Lage, diese Kostenanteile zu übernehmen. So wurde zunächst durch Beschluss der Drucksache Nr. 3077/97 von drei dieser Einhausungsbereiche Abstand

genommen und, nachdem für die verbliebenen beiden keine andere finanzielle Verteilung der Kosten verhandelt werden konnte, wurde durch Beschluss der Drucksache Nr. 3055/98 auch auf diese beiden Einhausungsbereiche seitens der Stadt verzichtet. Stattdessen wird nun konventioneller Lärmschutz ohne städtebauliche Integration, ergänzt durch passive Lärmschutzmaßnahmen, geplant.

3. Darstellung der Maßnahme 15 a

3.1 städtebauliche Einfügung:

In erster Linie haben die Lärmschutzwände die Aufgabe, die Lärmbelastung in den betroffenen Wohnbereichen zu mindern. Dabei wurde vom Planer jedoch darauf geachtet, dass mit der Wahl der Linienführung der Lärmschutzwände das Ziel größtmöglicher Integration der Schallschirme in die städtebauliche Situation bzw. in das Landschaftsbild nicht vernachlässigt wurde. Folgende wesentlichen Gestaltungsgrundsätze wurden zugrunde gelegt:

- unauffällige, ruhige Linienführung,
- Lage möglichst nah an der Schallquelle,
- Begrenzung der Schallschirmhöhen auf das aus Lärmschutzgründen erforderliche Mindestmaß. Aus Gründen des städtebaulichen Maßstabs kann auch die Unterschreitung dieses Mindestmaßes mit der Folge passiver Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden,
- bei Wänden und sonstigen Anlagen Formengruppen als logische Wandlung eines gestalterischen Grundgedankens,
- wenig Materialwechsel – bei Wänden Einkornbeton, straßenseitig zur Erzielung hoch absorbierender Wirkung senkrecht strukturiert (Welle), anliegerseitig aus fertigungstechnischen Gründen ebene Oberfläche mit Einkornstruktur,
- als Farbgebung hell getönter Sichtbeton, für Wandelemente erdfarben braun bis grau (nicht grün oder blau) – dunklere Tönung zur Straße, hellere Tönung zur Anliegerseite,
- Glaswände (nur begrenzt einsetzbar wegen Schallreflexion) in exponierten Abschnitten, z. B. auf Brücken oder in unmittelbarer Nähe von Wohnbebauung, hier insbesondere zur Vermeidung von Verschattung,
- Glasaufsätze auf Betonwänden bei größeren Wandhöhen (über 5m) zur Höhengliederung und Minderung der visuellen Störung von Stadt- und Landschaftsraum,
- Minimierung des Eingriffs in vorhandene Vegetation.

3.2 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen:

Zweck der Maßnahme ist die Verbesserung der Lärmsituation für die Gebiete nördl. der A 46, Katernberger Straße und Julius-Lucas-Weg, sowie der Siedlung „Gute Hoffnung“, Damaschkeweg und südl. der A 46 entlang der Katernberger Straße.

Ziel ist die Unterschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV. Nach dieser 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom Juni 1990 soll sichergestellt werden, dass der von der Autobahn ausgehende Beurteilungspegel in reinen und allgemeinen Wohngebieten und in Kleinsiedlungsgebieten einen Immissionsgrenzwert von 59 dB (A) tags und von 49 dB (A) nachts nicht überschreitet. Mit dem vorgesehenen Lärmschutz werden die Grenzwerte der 16. BImSchV beim überwiegenden Teil der Bebauung im Untersuchungsgebiet eingehalten bzw. unterschritten.

Durch die Barrierewirkung der Lärmschutzwände werden Schadstoffimmissionen, zum Teil auch Aerosole und Stäube, von der A 46 reduziert.

3.3 Beschreibung der Lärmschutzwände (siehe Anlage):

Im Bereich der Lärmschutzmaßnahme 15 a durchquert die BAB 46 aus Richtung

Düsseldorf kommend erst aufgeständert (Brücke über den Otto-Hausmann-Ring), anschließend in Einschnitt- bzw. Dammlage ein überwiegend durch Wohnbebauung geprägtes Gelände. Entlang der Katernberger Straße und des Julius-Lucas-Weges befinden sich aufgelockerte, teils villenartig geprägte Einfamilienhausgebiete in zum Teil terrassenartig angelegtem Gelände.

Die neuen Lärmschutzwände werden aus schalltechnischen Gründen prinzipiell in der Nähe der Fahrbahnen errichtet. Entsprechend der vorhandenen Einschnittslage verlaufen die bis zu 6 m hohen Lärmschutzwände jedoch hier zum Teil an der oberen Böschungskante, um die höher gelegene Wohnbebauung effektiver zu schützen. Sie werden unterbrochen durch das Überführungsbauwerk der Katernberger Straße. Somit ergeben sich 4 Abschnitte:

- Abschnitt 1
Nordostseite, auf der Flügel-Stützwand des Brückenbauwerkes und entlang der Böschung am Julius-Lucas-Weg, nahe der Böschungsoberkante, hinter den Gärten der Anlieger bis zum Anschluss an die Maßnahme 16 „Stiller Winkel“. Auf einer Länge von ca. 125 m wird die vorhandene Lärmschutzwand ersetzt. Die Gesamtlänge des ersten Abschnittes ist ca. 300 m, die Gesamthöhe der Lärmschutzwand ist in wesentlichen Teilen 6 m über Geländeoberkante, wovon ca. 2 bis 2,5 m transparent gestaltet werden.
- Abschnitt 2
Südostseite, von der Flügelwand des Brückenbauwerkes ausgehend auf der Böschungsoberkante entlang eines östl. Abzweiges der Katernberger Straße bis in die Nähe der Nüller Straße; auch hier Anschluss an die Maßnahme 16 „Stiller Winkel“. Die Länge dieses Abschnittes beträgt ca. 260 m.
- Abschnitt 3
Südwestseite, vom Ende der Maßnahme 15 „Otto-Hausmann-Ring“, vom Fahrbahnrand auf der Böschung ansteigend bis zum Brückenbauwerk Katernberger Straße, als Ersatz einer bestehenden Lärmschutzwand. Die Abschnittslänge beträgt ca. 100 m.
- Abschnitt 4
Nordwestseite, vom Ende der Maßnahme 15 „Otto-Hausmann-Ring“ zur Katernberger Str.ansteigend, zuletzt auf der Stützwand verlaufend als Ersatz einer bestehenden Lärmschutzwand. Der 4. Abschnitt ist ca. 60 m lang.

Zusätzlich wird die vorhandene Geländerkonstruktion auf dem Brückenbauwerk „Katernberger Straße“ durch Glaselemente ausgefacht.

Auf der nordöstlichen Flügelwand des Brückenbauwerkes „Katernberger Straße“ werden mit einer Höhe von 2,0 m und 3,0 m transparente Elemente eingesetzt, ebenfalls in den oberen Bereichen der Abschnitte 1, 2 u. 4 zur Vermeidung von Verschattungen.

Aufgrund der eingeschränkten Einsehbarkeit führen die neuen Lärmschutzwände nicht zu einer deutlich wahrnehmbaren Veränderung des räumlichen Erscheinungsbildes innerhalb der visuellen Wirkzone. Sie werden im Schnitt nur wenig höher sein als die bestehenden Lärmschutzwände und erhalten in wesentlichen Teilen zudem - wie bereits erwähnt - einen 2 bis 3 m hohen Glasaufsatz.

Für die Errichtung und Erneuerung der Lärmschutzwände werden im wesentlichen Flächen beansprucht, die dadurch gekennzeichnet sind, dass sie komplett im Einflussbereich der Straßenbaubehörde liegen. Es handelt sich dabei um Gehölze und Wildrasen des Straßenbegleitgrüns. Während der Bauphase der Lärmschutzwände werden temporär Arbeitsstreifen eingerichtet werden. In geringem Maß – im Bereich Julius-Lucas-Weg – sind hierfür auch Flächen angrenzender Privatgärten sowie Verkehrsflächen erforderlich. Der Landesbetrieb Straßenbau wird sich nach Genehmigung des RE-Entwurfes durch das Bundesverkehrsministerium mit den betreffenden Eigentümern in Verbindung setzen, um entsprechende privat-rechtliche Vereinbarungen zu treffen.

4. Passiver Lärmschutz:

Die Ergebnisauswertung der lärmtechnischen Untersuchung zeigt, dass zwar eine erhebliche Verbesserung der Gesamtsituation erreicht wird, jedoch in einigen Bereichen Grenzwertüberschreitungen verbleiben. An insgesamt 55 Gebäuden sind passive Schallschutzmaßnahmen notwendig. Der Bereich nördl. der A 46 weist hierbei deutlich höhere Betroffenheiten aus als der südl. Abschnitt.

Die Lärmschutzmaßnahmen in Form von Wänden wurden hinsichtlich Lage und Höhe nicht nur aus städtebaulichen und gestalterischen Gesichtspunkten beschränkt, sondern auch unter Berücksichtigung des § 41 Abs. 2 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG). Demnach sollen Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen in einem vertretbaren Verhältnis zum angestrebten Schutzeffekt stehen.

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, durch den Einbau von Lärmschutzfenstern die entsprechend niedrigeren Lärmschutzwerte zu erreichen. Zwecks Ermittlung des Umfanges des passiven Lärmschutzes an den Gebäuden und zwecks Ermittlung des Umfanges der Freiflächenentschädigungen (Gärten, Terrassen, Balkone) wurden lärmtechnische Berechnungen durchgeführt. Diese Berechnungen wurden nach den Rechenregeln der RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) aufgestellt. Es ist ratsam, zur Geltendmachung dieser Ansprüche direkt Kontakt mit der zuständigen Fachdienststelle, dem Landesbetrieb Straßenbau, Zeughausstraße 63, 42287 Wuppertal, aufzunehmen.

5. Umweltbelange:

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz und zur Entwicklung von Natur und Landschaft wurden von Seiten der Unteren Landschaftsbehörde (Ress. 103) überprüft. Insgesamt muss darauf geachtet werden, dass die Eingriffe in die vorhandene Vegetation so gering wie möglich bleiben.

6. Zusammenfassung:

Nach der Realisierung dieser Lärmschutzmaßnahmen wird sich die Lebenssituation durch eine deutlichere Reduzierung der Lärmbelastung für dort lebenden Anwohner verbessern. Auch ist eine Reduzierung der Staub- und Abgasbelastung zu erwarten.

Es ist deshalb anzustreben, dass der Zeitraum von der Planung über die Genehmigung bei den Ministerien bis zur Realisierung dieser Lärmschutzmaßnahmen so gering wie möglich ausfällt.

Kosten und Finanzierung

Es entstehen für die Stadt Wuppertal **keine** Kosten

Zeitplan

Anlagen

Lageplan



Acrobat-Dokument

Fotos



Acrobat-Dokument