

| | | |
|--|---|---|
| Antwort auf Anfragen | Geschäftsbereich | Geodaten und Verkehr |
| | Ressort / Stadtbetrieb | Ressort 104 - Straßen und Verkehr |
| | Bearbeiter/in Telefon (0202) Fax (0202) E-Mail | Doris Gutendorf 563 6400 563 8036 doris.gutendorf@stadt.wuppertal.de |
| | Datum: | 19.03.2008 |
| | Drucks.-Nr.: | VO/0091/08/1-A öffentlich |
| Sitzung am | Gremium | Beschlussqualität |
| 16.04.2008 | Ausschuss für Verkehr | Entgegennahme o. B. |
| Große Anfrage der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen zum geplanten Ausbau der L 419 | | |

Grund der Vorlage

Große Anfrage der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen zum geplanten Ausbau der L 419
 (Drucks. Nr. VO/0091/08)

Beschlussvorschlag

Die Antwort der Verwaltung wird ohne Beschluss entgegen genommen.

Einverständnisse

entfällt

Unterschrift

Uebrick

Begründung

1. Frage:

Ist es richtig, dass der Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW – BLB – ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben hat, aus dem hervorgeht, dass ein autobahnähnlicher Ausbau der L 419 zwischen Kreis Lichtscheid und Anschlussstelle Erbschlöer Straße nicht notwendig sei, um die Anbindung der geplanten Landesbetriebe an das bestehende Straßennetz zu sichern?

Antwort

Der Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW hat für die Erarbeitung der Unterlagen für das Bauleitverfahren zur Planung der Justizvollzugsanstalt, Justizvollzugsschule, Landesfinanzschule und Polizeibereiche ein Verkehrsgutachten beauftragt. Das Verkehrsgutachten wird im Rahmen des Bauleitverfahrens veröffentlicht.

Die Stadt Wuppertal und der Landesbetrieb Straßen NRW sehen die Notwendigkeit des 4-streifigen Ausbaus der L 419 allerdings unabhängig von den aktuellen Bauplanungen des Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW.

Näheres zur L419 und zu der Historie der Planung der L419 in der Antwort zu Frage 2.

2. Frage

Falls dies nicht zutrifft, auf welcher Datengrundlage und welchen Untersuchungen basieren die Planungen der Stadt, die L 419 vierspurig auszubauen und wie hoch werden sich die städtischen Kosten dafür belaufen?

Antwort

Erste Planungsüberlegungen für eine südliche Entlastungsstraße vom Sonnborner Kreuz bis zur Autobahn A 1 wurden bereits in den Jahren 1962 – 1972 angestellt, um einen autobahnähnlichen Tangentenring um Wuppertal zu bilden. Damit sollten vor allem Verkehre aus dem dicht besiedelten Talraum von Wuppertal heraus in die Peripherie umgeleitet werden. 1965 erfolgte eine Festsetzung im Flächennutzungsplan und im Generalverkehrsplan (1968).

1980 erfolgte eine Variantenuntersuchung der Stadt Wuppertal mit dem Ergebnis, dass ein Ausbau der L 419 auf bestehender Trasse mit direktem Anschluss an die A1 angestrebt wird. Der Rat hat 1981 beschlossen, dass im Gewerbegebiet Ronsdorf eine Trasse für die L 419 freizuhalten ist um den direkten, planfreien Anschluss an die A 1 zu ermöglichen.

Im Rahmen der Bund – Land-Gespräche wurde 1982 festgelegt, dass für den Anschluss an die BAB 1 die Planfeststellung vorbereitet werden kann. Ein erster Vorentwurf wurde 1983 fertig gestellt.

Die BV Ronsdorf forderte 2001 den Ausbau der L 419. 2002 erfolgte eine Resolution des Rates zum Weiterbau der L 419, nachdem 1984 aufgrund von Protesten aus Ronsdorf, die Planung vom Landesbetrieb Straßenbau NRW zunächst eingestellt wurde.

In den Jahren 2005 – 2006 wurden in Abstimmung zwischen Land und Stadt verschiedene neue Planvarianten diskutiert und erarbeitet.

Am 16.02.2006 wurde im Regionalrat die Vorlage zum Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan NRW für den Regierungsbezirk Düsseldorf beschlossen, in dem die L 419 als Neubaumaßnahme in Wuppertal-Ronsdorf mit Anbindung an die BAB 1 gemäß Vorschlag aus dem Ministerium in die Stufe 1 (höchste Priorität) eingereiht ist. Die Einstufung wurde in den Landesstraßenbedarfsplan übernommen und ist als Anlage zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes in der Fassung vom 12.12.2006 am 23.02.2007 in Kraft getreten.

Für die auf Grundlage der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2005 ermittelten bestehenden Verkehrsbelastungen von ca. 40.000 Fahrzeugen pro Tag im Bereich Kreisell Lichtscheid - Staubenthaler Straße wurden Steigerungen der Verkehrsbelastung von nahezu 75 %

nach kompletten Ausbau der L 419 (Netzlückenschluss mit durchgehender Verbindung A 46 – A 1) für das Jahr 2020 prognostiziert.

Für den Bereich Staubenthaler Straße bis Erbschlöer Straße, der mit ca. 25.000 Fahrzeugen pro Tag belastet ist (begrenzte Kapazität durch 2-Streifigkeit), wurden Zuwächse von knapp 100 % nach Netzlückenschluss mit durchgehender Verbindung A 46 – A 1 für das Jahr 2020 prognostiziert.

Diesen Entwicklungen wird durch den 4-streifigen Ausbau mit Anschluss an die BAB A 1 Rechnung getragen.

Durch den 4-streifigen Ausbau mit teilplanfrei gestalteten Anschlüssen im Bereich Erbschlöer Straße und Staubenthaler Straße wird zukünftig eine verbesserte Leistungsfähigkeit am Knoten Erbschlöer Straße zu erwarten sein.

Dadurch wird auch die Abwicklung der zusätzlich durch die geplanten Landeseinrichtungen induzierten Verkehre verbessert werden.

Bei der L 419 handelt es sich um eine Landesstraße, die vom Landesbetrieb Straßenbau NRW geplant, gebaut und vom Land finanziert wird. Dieser Planung liegen die o. g. prognostizierten Verkehrsmengen zu Grunde.

Erste Vorentwürfe zeigen einer Autobahn entsprechende Ausbaustandards; hier sind weitere Abstimmungsgespräche zwischen der Stadt Wuppertal und dem Land / Landesbetrieb Straßenbau NRW erforderlich.

Kosten und Finanzierung

entfällt

Zeitplan

entfällt

Anlagen

keine