

Anlage 2 zu VO/0877/17

Stadt Wuppertal - 101.13 - 42269 Wuppertal

Bezirksregierung Düsseldorf
Dezernat 25
Postfach 300865
40408 Düsseldorf

.11.2017

Stellungnahme der Stadt Wuppertal einschließlich der Belange der Feuerwehr im Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der L 419 zwischen Lichtscheid und Erbschlö (1. Bauabschnitt)

Bezug: Ihr Schreiben Az. 25.04.02.01-02/17 vom 18.10.2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Ihrer o.a. Verfügung vom 18.10.2017 haben Sie die Stadt Wuppertal um eine Stellungnahme bis zum 30.11.2017 zum geplanten Ausbau der L 419 zwischen Lichtscheid und Erbschlö gebeten. Für die Stellungnahme der Stadt Wuppertal als Träger öffentlicher Belange haben Sie eine Fristverlängerung bis zum 21.12.2017 gewährt. Vorbehaltlich des Ratsbeschlusses am 18.12.2017 teile ich Ihnen fristwährend aufgrund möglicher nachteiliger Betroffenheiten durch das Bauvorhaben folgende Stellungnahme mit *[Dieser Satz wird nach dem Ratsbeschluss wie folgt geändert: Der Rat der Stadt hat am 18.12.2017 folgende Stellungnahme beschlossen]*:

Die Stadt Wuppertal befürwortet grundsätzlich die Planung des Landes NRW, die L 419 im betreffenden Bauabschnitt bedarfsgerecht auszubauen. Im Einzelnen wird zu den vorgelegten Unterlagen folgende Stellungnahme abgegeben:

1 Umfang der Planfeststellungsunterlagen

Die Planfeststellungsunterlagen enthalten hinsichtlich der immissions-technischen Untersuchungen in Abschnitt 17 einen „Erläuterungsbericht Fachbeitrag Lärmschutz“ mit den „Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen“ und einer Untersuchung über die „Lärmauswirkung auf bestehende Straßenabschnitte der L 418“ sowie eine „Zusammenfassung der Luftschadstoffuntersuchungen“, jeweils vom 25.04.2017.

Stadt Wuppertal
Der Oberbürgermeister
Ressort 101.13
Stadtentwicklung und
Städtebau
Johannes-Rau-Platz 1
42275 Wuppertal

Ansprechpartner
Volker Knippschild

Telefon
+49 202 563 5715

Telefax
+49 202 563 8043

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

Zimmer
C-201

Bankverbindung
Stadtsparkasse Wuppertal
BIC WUPSDE33
IBAN DE89 3305 0000
0000 1007 19

Internet
www.wuppertal.de


Newsletter
www.wuppertal.de/news

ServiceCenter
+49 202 563-0

Seite
1 von 27

Es handelt sich dabei um gekürzte Fassungen bestehender Gutachten, deren Prüffähigkeit erheblich eingeschränkt ist, weil sie wesentliche Grundlagen, Variantenüberlegungen und Berechnungsmethoden nicht darstellen und somit keine qualifizierte Stellungnahme ermöglichen.

Die Stadt Wuppertal hat deshalb auf Nachfrage folgende Gutachten vom Vorhabenträger erhalten:

- Verkehrsuntersuchung zum Neubau der L 419n – Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung, 07.05.2015.
- Luftschadstoffprognose zu den verkehrsbedingten Immissionen, 25.04.2017 
- Schalltechnische Untersuchung – 1. BA, Ausbau von Wuppertal Lichtscheid bis Erbschlö, einschl. einer „Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und Lärmschutzdimensionierung“, 31.03.2017

Diese Gutachten werden in die Stellungnahme der Stadt Wuppertal einbezogen. Weitere Untersuchungen, die der Stadt in diesem Zusammenhang noch nicht vorgelegt wurden, die aber für eine qualifizierte Stellungnahme erforderlich sind, werden im Folgenden nachgefordert und eine diesbezügliche Ergänzung der Stellungnahme bleibt vorbehalten. Konkret nachgefordert werden:

- Mikroskopische Verkehrsflusssimulation in den Knotenpunkten
- Wirtschaftlichkeitsuntersuchung über die untersuchten Lärmschutzvarianten

Andere Untersuchungen, deren Fehlen sich erst im Laufe des Anhörungsverfahrens ergeben kann, werden ggf. zu gegebener Zeit nachgefordert.

2 Geplante Strecken- und Entwurfscharakteristik gemäß Entwurfsklasse EKA 2

Im Erläuterungsbericht ist dargelegt, dass die L 419 im ausgebauten Zustand als anbaufreie, zweibahnige Straße mit teilplanfreien Knotenpunkten innerhalb bebauter Gebiete der Kategoriegruppe AS II (Autobahn der Verbindungsstufe II, d.h. für die überregionale Verbindung von Mittelzentren zu Oberzentren sowie zwischen Mittelzentren) zuzuordnen sei. Sie sei ferner eine autobahnähnliche Straße der Entwurfsklasse EKA 2, zweibahnig, mit teilplanfreien Knotenpunkten und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Diese Einstufung wird im Erläuterungsbericht allerdings nicht begründet.

Nach Auffassung der Stadt Wuppertal soll geprüft und entsprechend dargelegt werden, ob die L 419 zwischen Lichtscheid und dem Anschluss an die A 1 zwingend als „autobahnähnliche Straße“ gemäß EKA 2 geplant werden muss, oder ob eine Einordnung als „Stadtautobahn“ gemäß EKA 3 in Betracht gezogen werden sollte. Nach den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008) führen „Stadtautobahnen weitgehend durch bebauten, städtisches Gebiet. Sie sind i.d.R. Bestandteil des städtischen Hauptstraßennetzes und können als Verbindung vom städtischen Straßennetz zum übergeordneten Fernverkehrsnetz in das Netz der Fern- oder Überregionalautobahnen integriert sein. Sie unterliegen fast immer Restriktionen aus dem bebauten Umfeld und werden nach der Entwurfsklasse EKA 3 entworfen.“

Der Straßenzug der L 419 von Lichtscheid bis zum geplanten Anschluss an die A 1 entspricht den Kriterien für eine Stadtautobahn, da er – anders als die Anschlussverbindung über die L 418 von Lichtscheid zum Sonnborner Kreuz – innerhalb bebauter Gebiete liegt und ganz wesentlich einen Teil des städtischen Verkehrsnetzes bildet, weil nahezu sämtlicher Verkehr aus dem Stadtteil Ronsdorf in das übrige Stadtgebiet über die L 419 abgewickelt wird. Die innerstädtische Lage wird auch bestätigt durch die Begründung für die Verwendung von Entwurfsparametern im Grenzwertbereich, welche aufgrund der „Zwangslage in innerstädtischer, angebaute bzw. siedlungsnaher Lage“ gerechtfertigt werden (vgl. Erläuterungsbericht, Seite 68). Des Weiteren beträgt der gemäß RAA 2008 empfohlene Knotenpunktabstand bei Autobahnen nach EKA 2 mindestens 5.000 m; die vorgelegte Planung weist jedoch geplante Knotenpunktabstände zwischen 285 m bis 1.062 m aus. Die dichte Knotenpunktfolge ist ein weiteres Indiz für eine innerstädtische Lage; dementsprechend gibt es gemäß RAA 2008 auch keine empfohlenen Mindestknotenpunktabstände für Stadtautobahnen (EKA 3). Diese Charakteristika sprechen gegen eine Einstufung als autobahnähnliche Straße (EKA 2) und für eine Einstufung als Stadtautobahn (EKA 3).

Nachteile gegenüber dem geplanten Ausbau sind insofern nicht gegeben, als dass unverändert eine Widmung als Kraftfahrstraße möglich ist und als geplante Höchstgeschwindigkeit ohnehin 100 km/h festgeschrieben wird. Eine einzige Einschränkung gegenüber einem Ausbau nach EKA 2 betrifft die generelle Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit bei Nässe auf 80 km/h auf der Gesamtstrecke von 2,4 km. Auch der vorgelegte Entwurf nach EKA 2 enthält Abschnitte mit dieser Geschwindigkeitsreduzierung bei Nässe infolge der Haltesichtweiten auf Teilabschnitten von 470 und 240 m. Eine Versteigerung der Geschwindigkeitsbeschränkung bei Nässe wäre unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten vorteilhaft.

Dieser geringen Einschränkung stehen wesentliche Vorteile für einen Straßenentwurf nach EKA 3 bzw. der damit verbundene Versiegelungsfläche gegenüber. So können Fahr- und Mittelstreifen schmaler ausgeführt werden (Regelquerschnitt RQ 25 statt RQ 28), auf Verflechtungsstreifen zwischen den Auf- und Abfahrten verzichtet werden und ggf. engere Kurvenradien geplant werden.

Der Einsatzbereich für eine Stadtautobahn nach EKA 3 mit einem Regelquerschnitt RQ 25 liegt zwischen 20.000 und 74.000 Kfz/d (DTV) und kann das prognostizierte Verkehrsaufkommen von bis zu 65.100 Kfz/d (DTV) problemlos aufnehmen.


Durch eine nach den Anforderungen gemäß EKA 3 geplanten Autobahn kann das Ausmaß der neu versiegelten Fläche erheblich verringert werden, bei zugleich nahezu unverändertem verkehrlichen Nutzen durch den Ausbau.

3 Verkehrsuntersuchung

3.1 Analysejahr / Prognosezeitraum


Die Verkehrsuntersuchung der Ingenieurgruppe IVV Aachen / Berlin vom 07.05.2015 setzt den Ist-Zustand im Jahr 2013 an und ist auf den Prognosefall im Jahr 2025 ausgerichtet.

Da sämtliche Ansiedlungen bis zum 31.12.2013 für den Analysefall 2013 berücksichtigt sein sollen, bitte ich um Bestätigung, dass dies insbesondere für folgende Einrichtungen zutrifft:

- JVA Ronsdorf, Am Schmalenhof 6 (Einweihung im Dezember 2011)
- Sanitätshaus Curt Beuthel (Erich-Hoepner-Ring 1, ab 2012)
- Hotel Park Villa (Erich-Hoepner-Ring 5, ab 2012)
- Erweiterung des Technologiezentrums W-Tec (Heinz-Fangman-Straße 2, ab 2013)
- Ansiedlung Centroderm GmbH (Heinz-Fangman-Straße 37, ab 2013)
- Wohngebiet Am Scharpenacken, 1. BA (130 EFH) 

Seit 2014 wurden im Untersuchungsbereich folgende verkehrlich möglicherweise relevanten Nutzungen angesiedelt:

- Baumarkt BAUHAUS (Oberbergische Straße 200)
- ALDI-Markt (Oberbergische Straße 180)
- DHL Postverteilzentrum (Erich-Hoepner-Ring 20)
- Landesfinanz- und Justizvollzugsschule (Am Schmalenhof 4)
- Gewerbegebiet Vorm Eichholz (Vorm Eichholz 2a – 2g)
- Wohngebiet Ursula-von-Reibnitz-Straße / Harald-Leipnitz-Straße

Die Verkehrsuntersuchung ist nach Auffassung der Stadt Wuppertal deshalb nicht mehr aktuell und muss sowohl auf ein zeitnahes Analysejahr sowie auf ein Prognosejahr 2030 hin ausgerichtet werden.  Auswirkungen, die sich u.a. auf die Lärm- und Luftschadstoffuntersuchungen ergeben, erfordern dann ebenfalls eine Aktualisierung dieser Gutachten.

3.2 Kumulierende Wirkung mit anderen Autobahnausbauvorhaben

In der Verkehrsuntersuchung werden bereits die verkehrlichen Auswirkungen des kompletten Ausbaus der L 419 mit beiden Bauabschnitten als Planfall 1 dargestellt. Diese Ergebnisse bilden die Grundlage für die darauf aufbauenden immissionstechnischen Untersuchungen. Für den „Zwischenzustand“, bei dem lediglich der Ausbau des 1. Bauabschnittes unterstellt wird, wurde eine Sensitivitätsuntersuchung zur Überprüfung der verkehrlichen Auswirkungen vorgelegt. Dieses Vorgehen findet grundsätzlich die Zustimmung der Stadt Wuppertal, weil der verkehrliche Nutzen eines nur auf den ersten Bauabschnitt begrenzter Ausbaus in Frage gestellt werden müsste. Lärmschutzmaßnahmen werden bereits für die Verkehrsmenge des Komplettausbaus bemessen.

Die Stadt Wuppertal hält es aber insbesondere für die Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen außerhalb des Planfeststellungsabschnittes für dringend geboten, dass nicht nur die beiden Bauabschnitte für den Ausbau der L 419 in ihrer kumulierenden Wirkung untersucht werden. Vielmehr steht der Ausbau der L 419 auch in einem engen konzeptionellen Zusammenhang mit dem Ausbau der A 46 in Wuppertal-Vohwinkel und dem Ausbau des Autobahnkreuzes Wuppertal-Nord. Jedes dieser Vorhaben hat jeweils auch messbare Auswirkungen auf die anderen Vorhaben.

Eine entsprechende Stellungnahme der Stadt Wuppertal wurde bereits im Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der A 46 in Wuppertal-Vohwinkel vorgebracht und im Erörterungstermin ohne Einigung diskutiert. Eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde wurde bislang noch nicht getroffen.

Eine umfassende Darlegung der verkehrlichen Auswirkungen sämtlicher im Zusammenhang stehender Ausbauprojekte des Wuppertales Autobahnnetzes ist insbesondere im Hinblick auf die immissionstechnischen Untersuchungen von Belang. Grundlage dieser Untersuchungen ist jeweils insbesondere die Differenz zwischen der Verkehrsmenge im Prognosejahr mit und ohne die jeweiligen Ausbauprojekte. Dabei wird die Zunahme der Verkehrsmenge infolge anderer Ausbauprojekte jeweils im Prognose-Nullfall als gegeben unterstellt, so dass die für die Anspruchsvoraussetzungen der Anlieger maßgebliche Differenz zwischen dem Prognose-Nullfall und dem Prognose-Planfall nach Auffassung der Stadt Wuppertal unzulässigerweise jeweils zu gering ausgewiesen wird.

Deshalb ist eine Gesamtverkehrsuntersuchung vorzulegen, bei der der heutige Zustand des Autobahnnetzes als Prognose-Nullfall anzunehmen ist und bei der für den Prognose-Planfall sämtliche Ausbauprojekte (L 419, A 46, AK Wuppertal-Nord) unterstellt werden.

Die immissionstechnischen Untersuchungen sind auf Grundlage dieser Gesamtverkehrsuntersuchung zu überarbeiten.

3.3 Vorbereitende Maßnahmen

Um die zunehmende Verkehrsmenge auch in den Anschlussbereichen (Lichtscheider Kreisel und Blombachtalbrücke / Linde) möglichst störungsfrei abwickeln zu können und den Buslinienverkehr bedarfsgerecht führen zu können, wurden bzw. werden entsprechende Verwaltungsvereinbarungen zwischen dem Landesbetrieb Straßen.NRW und der Stadt zur Ertüchtigung dieser Straßen abgeschlossen (vgl. Pkt. 14). Diese Umbaumaßnahmen sind in der bisherigen Verkehrsuntersuchung noch nicht berücksichtigt.

Darüber hinaus soll die Durchfahrt Staubenthaler Straße – Heinz-Fangman-Straße – Schliemannweg durch ordnungsrechtliche Maßnahmen im Bereich der geplanten Ersatz-Busverknüpfungshaltestelle für den allgemeinen Verkehr unterbunden werden, um Belastungen des Wohngebietes durch „Schleichverkehre“ zu verhindern. Lediglich der Buslinienverkehr und die Verkehrsmittel, die die zukünftige Kraftfahrstraße nicht nutzen dürfen, sollen diese Verbindung nutzen dürfen. Diese Klarstellung betrifft auch die Aussagen im Kapitel 4.5.3 auf Seite 70 des Erläuterungsberichts. In der vorliegenden Verkehrsuntersuchung aus 2015 ist für diese Fahrbeziehung noch eine nicht unerhebliche Neubelastung dargestellt.

3.4 Knotenpunktbelastungen Staubenthaler Straße / Erbschlöer Straße

Auf Seite 69/70 des Erläuterungsberichtes (Unterlage 1) ist die prognostizierte Verkehrsqualität an den Teilknotenpunkten in der Spitzenstunde dargelegt. Die Ausführungen beziehen sich auf eine mikroskopische Verkehrsflusssimulation, für die keine Quellenangabe erfolgte. Die dargelegten Ergebnisse sind ohne einen Abschlussbericht zu dieser Simulation nicht nachvollziehbar; insbesondere kann nicht bewertet werden, ob die zugrunde gelegten Parameter zutreffend sind. Nach Vorlage des Abschlussberichts für die Simulation, die aufgrund der zu aktualisierenden Verkehrsuntersuchung ebenfalls überarbeitet werden muss, behält sich die Stadt Wuppertal eine Ergänzung ihrer Stellungnahme zu dieser Untersuchung vor.

4 Immissionstechnische Untersuchungen

Wie unter Pkt. 1 beschrieben, wurden vorhandene schalltechnische Untersuchungen und eine Luftschadstoffuntersuchung durch inhaltlich gekürzte Fassungen für die Planunterlagen im Planfeststellungsverfahren ersetzt. Die gekürzten Fassungen sind aufgrund gestrichener Angaben nur noch bedingt prüffähig.

Infolge der geforderten aktualisierten und auf sämtliche Ausbauvorhaben (L 419, A 46, AK Wuppertal-Nord) bezogenen Verkehrsuntersuchung sind auch die immissionstechnischen Untersuchungen zu überarbeiten. Sie sollen dann in prüffähiger Form mindestens einen Detaillierungsgrad erhalten, den die bislang nicht veröffentlichten Gutachten aufwiesen.

5 Schalltechnische Untersuchung für den Planfeststellungsabschnitt

5.1 Korrekturhinweise

Das Wohngebiet „Am Knöchel“ im Schutzabschnitt R1 ist in der schalltechnischen Untersuchung als allgemeines Wohngebiet (WA) berücksichtigt. Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 894 setzt diesen Bereich jedoch als reines Wohngebiet (WR) fest. Allgemeinen und reinen Wohngebieten sind in der 16. BImSchV jedoch dieselben Beurteilungspegel von 59/49 dB(A) tags / nachts zugewiesen, so dass sich hieraus keine Änderung der Schutzansprüchen ergibt.

Dem Seniorenheim „Friedenshort 80“ ist zutreffend die Schutzkategorie eines Altenheims mit Beurteilungspegeln von 57/47 dB(A) tags/nachts zugewiesen. Der Rat der Stadt hat am 21.04.2016 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 1231 gefasst. Ziel dieses Bebauungsplanes ist die Sicherung des Seniorenheims und die Festsetzung eines nach Süden anschließenden Wohngebietes. Da sich das geplante Wohngebiet in größerer Entfernung zur L 419 befindet und die Beurteilungspegel für das Seniorenheim gemäß der vorgelegten schalltechnischen Untersuchung eingehalten werden, ist nach derzeitigem Planungsstand auch mit einer Einhaltung der Beurteilungspegel für dieses geplante Wohngebiet zu rechnen. Im Rahmen der Aktualisierung der Datengrundlagen (Verkehrsuntersuchung, immissionstechnische Untersuchungen) ist das Wohngebiet jedoch in die schalltechnische Untersuchung einzubeziehen.

Auf Seite 9 der Unterlage 17.1.1 sind die Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte in den verschiedenen Schutzabschnitten tabellarisch aufgeführt. Die dort angegebenen maximalen Überschreitungen stimmen jedoch nicht überein mit den einzelnen Ergebnissen der schalltechnischen Berechnung in der Unterlage 17.1.2:

Schutzabschnitt	Max. Grenzwertüberschreitung Tag		Max. Grenzwertüberschreitung Nacht	
	Unterl. 17.1.1	Unterl. 17.1.2	Unterl. 17.1.1	Unterl. 17.1.2
R1	5,8 dB(A)	3,0 dB(A)	8,0 dB(A)	5,6 dB(A)
R2	12,2 dB(A)	5,4 dB(A)	14,4 dB(A)	7,9 dB(A)
R3	9,3 dB(A)	2,0 dB(A)	11,6 dB(A)	4,8 dB(A)
L1	4,1 dB(A)	1,7 dB(A)	6,2 dB(A)	3,9 dB(A)
L3	1,5 dB(A)	1,4 dB(A)	4,1 dB(A)	4,0 dB(A)

Die abweichenden Angaben sollten entweder erläutert oder ggf. korrigiert werden.

5.2 Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ISU Plan

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung über die untersuchten Lärmschutzvarianten ist nicht Gegenstand der ausgelegten Unterlagen. Deshalb sind weder die zur Auswahl gestellten technischen Lösungen noch die Bewertung der untersuchten Varianten dargestellt. Aus Sicht der Stadt ist nicht nachvollziehbar, warum diese nur 8 Seiten umfassende Untersuchung nicht Teil der öffentlich ausgelegten Unterlagen ist, obgleich sie wesentlicher Bestandteil der Entscheidungsfindung ist.

Dies gilt umso mehr, als dass die Bewertung der Effizienz unterschiedlich hoher Lärmschutzwände grundsätzlich zu einem nachvollziehbaren Ergebnis führt. Im Hinblick auf die Berechnung ist aus Sicht der Stadt lediglich zu bemängeln, dass bei der nach den Schutzabschnitten aufgeteilten Bewertung die Kosten für die LSW 2 sowohl dem Schutzabschnitt R1 als auch dem Schutzabschnitt R2 in voller Höhe zugeordnet wurden. Sie wurden bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung damit insgesamt doppelt veranschlagt, was zu einer falschen Effizienzbewertung sowohl für die LSW 1 (im Abschnitt R1) als auch für die LSW 3 (im Abschnitt R2) führt.

Über die Berechnungen hinaus ist jedoch nicht nachvollziehbar, warum die Verwendung von offenporigem Asphalt (OPA mit einer Minderungswirkung von -5 dB) ohne Begründung nicht Gegenstand der Variantenuntersuchung war, um die Anzahl der verbleibenden Restbetroffenheiten zu reduzieren oder um – bei mindestens gleicher Lärmschutzwirkung – die Höhe der geplanten Lärmschutzwände zu überprüfen.

Darüber hinaus wurden Lärmschutzwände mit abgeknicktem Vorschirm erst gar nicht in Betracht gezogen. Diese Bauweise ist zur Minderung der visuellen Auswirkungen im Bereich der wohnhausnahen Lärmschutzwände zu prüfen, besonders bei der 7 m hohen geplanten LSW 3 im Bereich der verlängerten Kurfürstenstraße und im östlichen Bereich der Straße Zur Wolfskuhle.

5.3 Summenpegelbetrachtung

Der vorgelegte Fachbeitrag Lärmschutz enthält keine Angaben darüber, ob die Notwendigkeit einer Summenpegelbetrachtung untersucht worden ist.

Nach den Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 ist grundsätzlich nur der Beurteilungspegel für den neu gebauten Verkehrsweg zu betrachten; eine Addition der Beurteilungspegel mehrerer Verkehrswege ist ausgeschlossen. Dies gilt jedoch nicht, wenn eine Gesamtbelastung in Wohngebieten von 70-75 dB(A) tags und 60-65 dB(A) nachts erreicht wird, weil in diesen Fällen die Schwelle der Gesundheitsgefährdung überschritten ist und von einer enteignenden Wirkung auszugehen ist.

Nach den bisherigen Untersuchungsergebnissen liegen diese Schwellenwertüberschreitungen im Planfeststellungsabschnitt nicht vor. Allerdings wurden bereits schon die neu geplanten Straßenabschnitte (L 418, verlängerte Kurfürstenstraße, Bustrasse) nur einzeln betrachtet und andere bestehende Verkehrswege noch gar nicht hinzugezogen. Die Stadt Wuppertal hält es deshalb für erforderlich, dass eine entsprechende gutachterliche Untersuchung nachgeholt wird, um an potenziell gefährdeten Immissionsorten sicherzustellen, dass keine gesundheitsgefährdenden Beurteilungspegel erreicht werden.

Auch diese ergänzende Untersuchung soll auf Grundlage der aktualisierten Verkehrsprognose erfolgen.

6 Schallschutzlücke „Ronsdorfer Anlagen“ / Parkbrücke

6.1 Schallschutzlücke „Ronsdorfer Anlagen“

Auf der Südseite der geplanten Straße verbleibt zwischen den Lärmschutzwänden LSW 3 und LSW 5 im Bereich der Ronsdorfer Anlagen eine ca. 300 m lange Lücke ohne eine Lärmschutzmaßnahme.

Es ist zutreffend, dass das Naherholungsgebiet „Ronsdorfer Anlagen“ keine schutzwürdige Nutzung nach § 2 der 16. BImSchV darstellt. Gleichwohl steht außer Zweifel, dass die Naherholungsfunktion durch den Verlauf der geplanten Straßen quer durch die Ronsdorfer Anlagen sowohl durch den Waldflächenverlust als auch durch die weitestgehende Trennung in den Nord- und Südteil sowie durch die deutlich steigende Lärmimmission erheblich negativ beeinträchtigt wird. Da die Planunterlagen keine Darstellung von Isofonenlinien beinhalten, kann der zu erwartende Immissionspegel nur geschätzt werden; er dürfte jedoch selbst in einer Entfernung von über 50 m von der Fahrbahn deutlich höher als 60 dB(A) liegen. Die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind jedoch nach § 17 FernStrG einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Nach Auffassung der Stadt Wuppertal ist die Beeinträchtigung des Naherholungsgebietes durch den Straßenausbau so erheblich, dass auf dieser Rechtsgrundlage jenseits der Vorgaben der 16. BImSchV zumindest für den südlichen Teil der Ronsdorfer Anlagen eine Schutzvorkehrung gegen die Lärmimmissionen vorgesehen werden muss.

Diese Schutzvorkehrung sollte vorzugsweise in Form einer Wall-/Wand-Kombination ausgeführt werden, um einerseits die geplante Rampenanschüttung für die Zuwegung zur geplanten Parkbrücke zu nutzen und andererseits die Flächeninanspruchnahme durch einen Wall möglichst gering zu halten. Dadurch könnten der gesamte Wildschutzaum auf der Südseite und etwa die Hälfte des Sichtschutzes zum Poizeigelände kostensparend entfallen.

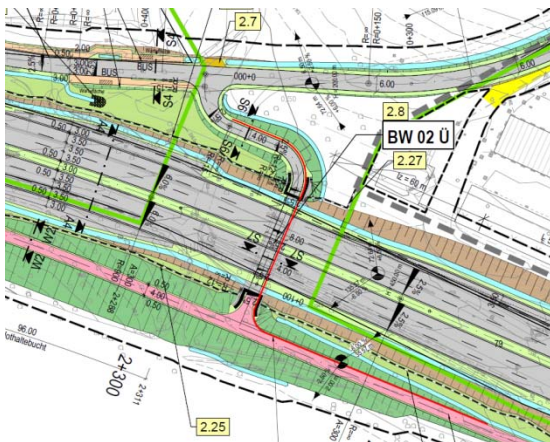
6.2 Parkbrücke

In Kapitel 3.3 über den Variantenvergleich wird deutlich herausgestellt, dass das Hauptziel der Planung in der Verbesserung des bestehenden Verkehrsnetzes besteht. Die städtebauliche Einpassung der Straße fließt unter den Gesichtspunkten der Lärmemissionen, der Verkehrssicherheit, der Qualität des Verkehrsablaufs sowie der Bau- und Unterhaltungskosten nur als Nebenaspekt ein. Andere wesentliche Belange des Städtebaus, die zur Minderung des Zerschneidungseffekts durch die neue Straße führen könnten, werden bei dieser Betrachtung ganz vernachlässigt. Die Zielsetzung spiegelt nachvollziehbar den Aufgabenbereich der Straßenbauverwaltung des Landes wider. Die Belange der Stadt sind hingegen nicht auf einen möglichst ungehinderten Verkehrsfluss überregionaler Verkehre ausgerichtet, sondern in erster Linie auf eine möglichst geringe Beeinträchtigung der bestehenden Nutzungen beiderseits der geplanten Straße. Das Ziel der Planfeststellung sollte darin bestehen, den unter Berücksichtigung aller Belange geeigneten Kompromiss für den Straßenausbau zu finden.

Die „Erhöhung der Trennwirkung“ infolge des autobahnähnlichen Ausbaus, wie sie an mehreren Stellen der umweltfachlichen Untersuchung bezeichnet wird, stellt gegenüber der heutigen Situation tatsächlich eine weitestgehende Abtrennung des Stadtteils Ronsdorf von dem Bereich Scharpenacken dar. Neben den einseitigen Gehwegen in den Unterführungen der Staubenthaler Straße und der Erbschlöer Straße besteht lediglich noch eine offen geführte Wegeverbindung über die „Parkbrücke“ als Querungsmöglichkeit.

Die Bezeichnung als „Parkbrücke“ leitet sich offenbar aus der Bezeichnung der heutigen Parkstraße ab, welche den Charakter der heutigen Situation noch nachvollziehbar erscheinen lässt. Bei dem geplanten Bauwerk handelt es sich jedoch um einen ausschließlich der Verbindungsfunktion für die notwendigen Nutzungen (Fußgänger, Radfahrer, forst- und landwirtschaftlicher Verkehr) dienenden Zweckbau. Um der Überquerung der an dieser Stelle ein Mindestmaß an städtebaulicher Qualität zu verleihen, soll statt der „Parkbrücke“ eine mindestens 30 m breite begrünte Brücke vorgesehen werden.

Die beiden nachfolgenden Grafiken zeigen die geplante „Parkbrücke“ und eine auf dem Planungsstand von 2008 vorgeplante Grünbrücke mit der Mindestbreite von 30 m.



Die Kosten für eine 30 m breite Grünbrücke wurden im Rahmen einer Studie durch das Planungsbüro Froelich & Sporbeck, Bochum, vom 29.01.2009 ohne die Kosten für den konstruktiven Unterbau auf 924.500 € geschätzt. Angesichts der genehmigten Gesamtkosten für die Straßenbaumaßnahme in Höhe von 52,926 Mio € erscheint diese Mehr-

aufwendung auch zzgl. zu ermittelnder Kosten für den konstruktiven Unterbau durchaus tragbar.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan wird der Konflikt K_L3.4 „Erhöhung der Lärmbelastung in den Ronsdorfer Anlagen“ zwar konstatiert, doch fehlen im Weiteren Maßnahmen zur Vermeidung der Beeinträchtigung wichtiger Erholungsfunktionen in diesem Bereich.

7 Schalltechnische Untersuchung über die Auswirkungen der Zunahme der Verkehrsmenge außerhalb des Planfeststellungsabschnittes

Die Unterlage 17.1 enthält in Anhang A eine Untersuchung über die Lärmauswirkung auf bestehenden Straßenabschnitten der L 418. Diese Untersuchung ist erforderlich aufgrund des Lärmzuwachses infolge einer erheblichen Zunahme des Verkehrsaufkommens außerhalb des Planfeststellungsabschnittes.

Grundlage dieser schalltechnischen Untersuchung ist die IVV-Verkehrsuntersuchung. Es wird zutreffend bereits der Planfall 1 mit dem vollständigen Ausbau der L 419 einschließlich des 2. Bauabschnittes zugrunde gelegt. Wie bereits unter Punkt 3.2 ausgeführt, ist die Definition eines Gesamtvorhabens jedoch nicht nur auf die beiden Bauabschnitt der L 419 zu beziehen, sondern auf sämtliche Autobahn-Ausbauvorhaben in Wuppertal.

Zur Ermittlung der Verkehrsemissionen entlang der L 418 wurde die Straße in einzelne Abschnitte mit ihren jeweiligen Eigenschaften unterteilt, die in den Tabellen auf Seite 4 und 5 dargelegt sind. Die Abschnittbildung ist jedoch nicht nachvollziehbar; dies sollte vorzugsweise durch die Ergänzung einer Kartendarstellung nachgeholt werden. Zudem sind fehlerhafte Zuordnungen zu vermuten, da beispielsweise dem Abschnitt „06 Theish. bis Jägerhofer Straße“ u.a. eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 90 km/h zugeordnet ist, die zwischen den Abfahrten „Theishahner Straße“ und „Jägerhofstraße“ real aber nicht angeordnet ist.

Als Emissionsquelle wurde gemäß den Kartendarstellungen stets nur die durchgehende Fahrbahn der L 418 zugrunde gelegt. **Damit bleibt unberücksichtigt, dass sich auch das Verkehrsaufkommen zumindest auf den Zu- und Abfahrten erhöhen wird. Dies hat insbesondere Auswirkungen auf die Schallausbreitung im Bereich des „Lichtscheider Kreises“ und mglw. auch an anderen Ausfahrten.**

Darüber hinaus führt eine begrenzte Betrachtung auf die als „L 418“ gewidmeten Fahrbahnen besonders im Bereich Boltenberg zu einer unvollständigen Erhebung der Emissionen. An dieser Stelle tragen auch die Lärmemissionen von der A 46 (Sonnborner Kreuz) und der L 74 in erheblichem Maß zur Lärmbelastung bei und müssen bei der Berechnung der Lärmimmissionen berücksichtigt werden. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der von der Stadt als erforderlich angesehenen Gesamtbetrachtung der Ausbauvorhaben an Autobahnen im Stadtgebiet.

Die Ergebnisse, die in den Lageplänen mit den Isophonenlinien (Abschnitt 5.1) und in den Lageplänen mit den Immissionsorten (Abschnitt 5.2) dargelegt sind, stimmen nicht überein. Am Beispiel des Schutzabschnittes R6 (Boltenberg) sei dies erläutert: Für mehrere Gebäude, die von der blau dargestellten 54 dB(A)-Isophone (= Grenzwert nachts)

umfasst sind, wurden anschließend in der Darstellung der Immissionsorte keine Grenzwertüberschreitung (rot linierte Fassaden) mehr festgestellt.



Da zudem auf eine Darlegung der Berechnungsergebnisse für die Fassaden ohne Grenzwertüberschreitung verzichtet wurde, können die Ergebnisse für diese Gebäude nur anhand der Kartendarstellung geschätzt werden. Unterschiedliche Kartendarstellungen führen dann aber dazu, dass kein eindeutiges Ergebnis abgelesen werden kann.

7.1 Gesundheitsgefährdende Grenzwertüberschreitungen

In den Schutzabschnitten L1, L3, L5, und R7 treten nach der bisherigen Untersuchung allein durch den Verkehr auf der L 418 Immissionspegel von über 70/60 dB (A) tags / nachts auf, die z.T. erst durch den geplanten Ausbau der L 419 verursacht werden. In weiteren Schutzbereichen wird dieser Schwellenwert nur knapp unterschritten. Aufgrund dieser Erkenntnis liegen allein durch das Verkehrsaufkommen **auf der L 418 bereits schon gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen vor, infolge dessen eine Problembewältigung durch erforderliche aktive Lärmschutzmaßnahmen zwingend behandelt werden muss. Die vorgelegte Untersuchung trifft jedoch keine Aussage zu diesem Missstand.**

Nach der vorgelegten Untersuchung sind sieben Gebäude in unmittelbarer Nähe zur L 418 konkret betroffen von einer gesundheitsgefährdeten Lärmbelastung. Die in den Lageplänen enthaltenen Angaben zu den überschrittenen Grenzwerten (Kapitel 5.2) stimmen jedoch teilweise nicht überein mit den Werten in den Pegeltabellen (Kapitel 6):

IO	Objekt	Lage	Etage	Pegelwert ≥ 70 dB(A) tags		Pegelwert ≥ 60 dB(A) nachts	
				Kap. 5.2	Kap. 6	Kap. 5.2	Kap. 6
3	Kapellen 56	N	EG	69		61	
			1.OG	70		62	
6	Kapellen 54	O	1.OG	70		62	
7		N	EG	72		64	
			1.OG	72		64	
8		W	EG	67		60	
	1.OG		68		60		
56	Kapellen 19	NO	1.OG	69		61	
			2.OG	69		62	
57		NW	1.OG	68		60	
			2.OG	69		61	
59		NO	2.OG	69		61	
89	Dorner Weg 4	NO	1.OG	65	68	57	60
			2.OG	66	68	58	60
90		NW	EG	66	69	58	61
			1.OG	69	72	61	64
			2.OG	69	72	62	64
132		Buchenhofener Str. 64	NW	EG	74	72	66
133	Frohental 1	N	1.OG	69		61	
608	Schrödersbusch 4	SO	1.OG	67	68	59	60
			2.OG	69	71	61	63
611			SW	2.OG	67	68	59

Die **fett gedruckten** Werte markieren Überschreitungen des Schwellenwertes für gesundheitsgefährdende Immissionspegel, die **rot markierten** Werte weisen widersprüchliche Angaben in den Unterlagen auf.

Die erforderliche Überarbeitung der Untersuchung muss nach Auffassung der Stadt darüber hinaus eine **Summenpegelbetrachtung** enthalten, **bei der nicht nur der Verkehr auf der L 418, sondern die gesamte Lärmbelastung auch von anderen Verkehrswegen als Emissionsquelle berücksichtigt wird.**

8 Luftschadstoffuntersuchung

Die Luftschadstoffuntersuchung ist auf Grundlage einer auf das Prognosejahr 2030 aktualisierten und auf sämtliche Ausbauvorhaben bezogenen Verkehrsuntersuchung zu überarbeiten. Die Stadt behält sich eine erneute Stellungnahme zu dieser überarbeiteten Fassung vor.

Wie aus den Quellenangaben hervorgeht, wurde für die Luftschadstoffprognose das „Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs“ (HBEFA, Version 3.2 von Juli 2014) zugrunde gelegt. **Da inzwischen eine neue Version (HBEFA 3.3 von April 2017) vorliegt, soll die vorliegende Luftschadstoffuntersuchung bzw. die überarbeitete Fassung die neueste Datengrundlage berücksichtigen.**

Auf Grundlage der vorgelegten Luftschadstoffprognose vom 25.04.2017 sowie der gekürzten Zusammenfassung vom 25.04.2017 nimmt die Stadt Wuppertal zunächst wie folgt Stellung:

Sofern die Ergebnisse der bisherigen Untersuchung auch durch die Überarbeitung bestätigt werden, dass sämtliche Grenzwerte sowohl im Jahresmittel als auch hinsichtlich der zulässigen Überschreitungshäufigkeit in beiden Prognosefällen und an allen relevanten Gebäuden bei Weitem eingehalten werden, stimmt die Stadt Wuppertal dem Fazit der Luftschadstoffuntersuchung zu, dass aus lufthygienischer Sicht keine Bedenken gegen die geplante Aus- und Umbaumaßnahme zur L 419 in Wuppertal-Ronsdorf bestehen.

Gleichwohl besteht ein Anspruch, dass die zugrunde liegenden Untersuchungen fehlerfrei erstellt und die Ergebnisse nachvollziehbar dargestellt werden. Hierzu wird auf folgende bislang unzureichenden Aspekte der Luftschadstoffprognose bzw. der Zusammenfassung hingewiesen:

- Die Wind- und Ausbreitungsverhältnisse beruhen auf Daten der Bezugswindstation „Lüdenschied Schule“ aus der Zeit von 1985 bis 1995. Gemäß der VDI-Richtlinie 3783, Blatt 20, sollte der Beginn des Zeitraumes der meteorologischen Daten zum Zeitpunkt der Bearbeitung nicht länger als 15 Jahre zurückliegen. Es wird daher angeregt, aktuellere Winddaten zu verwenden und die in der Untersuchung angeführte qualifizierte Prüfung des Deutschen Wetter Dienstes dem Gutachten als Anlage beizufügen.

In diesem Zusammenhang sollte die Herleitung der Windverhältnisse im Planfeststellungsbereich in einer nachvollziehbareren Form dargelegt werden. Dies umfasst u.a. auch die Angabe der Ersatzanemometerhöhe am Zielort sowie die Lage des Zielortes.

- Zur Ermittlung der Emissionen werden neben Verkehrsdaten auch für jeden Luftschadstoff sogenannte Emissionsfaktoren benötigt. Die Emissionsfaktoren sind Angaben über die pro mittlerem Fahrzeug der Fahrzeugflotte und Straßenkilometer freigesetzten Schadstoffmengen (in g/km). Die Emissionsfaktoren der Partikel setzen sich aus „motorbedingten“ und „nicht motorbedingten“ (Reifenabrieb, Staubaufwirbelung etc.) Emissionsfaktoren zusammen. In den Tabellen 5-1 und 5-2 (Seite 19-21 der Luftschadstoffuntersuchung) ist für jeden Streckenabschnitt das Verkehrsaufkommen sowie die Straßentypisierung, die Längsneigung und die LOS-Anteile (Level of Service) angegeben. Jedoch wird keine Angabe zu den angesetzten Emissionsfaktoren gemacht. Insofern sind die in Tabelle 5-1 und 5-2 aufgeführten (spezifischen) Emissionen nicht ohne weitere Untersuchung nachvollziehbar. Die entsprechenden Angaben sollten im Gutachten ergänzt werden. Zudem sollte im Text dargelegt werden, wie die LOS-Anteile ermittelt wurden.
- Die Ausdehnung des Rechengebietes (Seite 22-23 der Luftschadstoffuntersuchung) ist nachvollziehbar und angemessen. „Vertikal wird in Bodennähe (0 bis 30 m) mit Maschenweiten von 3 m gerechnet“ (Seite 23). Die im Anhang des Gutachtens enthaltenen Ergebniskarten sowie die prognostizierten Schadstoffkonzentrationen in Tabelle 7-3 beziehen sich jedoch auf ein Höhenniveau von 1,5 m. Es ist nicht nachvollziehbar, wie anhand einer vertikalen Auflösung von 3 m auf einen Immissionswert in 1,5 m Höhe geschlussfolgert werden kann.
- Die höchsten Luftschadstoffimmissionen innerhalb des Untersuchungsgebietes (Seite 28, 4. Absatz) sollen quantifiziert werden.

- Übertragungsfehler von Werten aus anderen Untersuchungen bzw. von Grenzwerten sind zu korrigieren:
 - korrigierter NO₂-Jahresmittelwert für 2008 aus dem Luftmessbericht Wuppertal 2015: 47 µg/m³ statt 48 µg/m³ (Seite 16 der Luftschadstoffprognose)
 - Messwerte des LANUV NRW für die Überschreitungshäufigkeit der PM₁₀-Tagesmittel in Tabelle 7-1 (SOLI 2014: 5x statt 4x, SOLI 2016: 1x statt 8x, WULA 2016: 0x statt 8x)
 - In den Tabellen 7-3 bis 7-5 sind falsche Grenzwerte für die PM₁₀-Tagesmittelwerte angegeben.
- In der Zusammenfassung wurde darauf verzichtet
 - die Höhe der Hintergrundbelastung anzugeben und welche Stationswerte über welchen Zeitraum in die Berechnung eingingen,
 - das verwendete Modell zu nennen und die Charakteristika (Auflösung, Gitterzellen, Eingangsparameter) sowie die Wind- und Ausbreitungsverhältnisse nachvollziehbar darzulegen,
 - eine detaillierte Auflistung und Beschreibung der Eingangsdaten des Emissionsmodells vorzunehmen,
 - die Ermittlung der Zusatzbelastung darzulegen (welche in der Luftschadstoffuntersuchung aber auch bereits nicht nachvollziehbar ist) und
 - die prognostizierten Belastungswerte für 30 repräsentative Gebäude aufzuführen sowie
 - die Prognosewerte in Karten zu veranschaulichen.

Diese Angaben sind nach Auffassung der Stadt Wuppertal jedoch erforderlich, um die prognostizierte Luftschadstoffbelastung nachvollziehen zu können.

In der Zusammenfassung wurde darüber hinaus auf ein Literaturverzeichnis verzichtet, wodurch die Nachvollziehbarkeit zusätzlich erschwert wird. Es gibt auch keinen Hinweis darauf, dass der Zusammenfassung eine ausführlichere Untersuchung zugrunde liegt, die ggf. angefordert werden könnte.

9 Nachtein- und -ausfahrt zum Gelände für die Bereitschaftspolizei

Im Rahmen des seit dem 14.01.2009 rechtskräftigen vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 1115V für mehrere Landeseinrichtungen im Bereich Parkstraße / Erbschlö ist festgesetzt, dass eine unmittelbare Ein- und Ausfahrt von dem Polizeigelände auf die Parkstraße / L 419 führt. Die Festsetzung beruht auf dem Hintergrund, dass eine Verkehrsführung der nächtlichen Einsatzfahrten über die „reguläre“ Zufahrt Am Schmalen- hof zu einer Überschreitung der Lärmgrenzwerte für die Anwohner führen würde. Die direkte Anbindung ist deshalb nicht disponibel. Der Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW als Vorhabenträger ist gemäß § 11 des Durchführungsvertrages zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan dazu verpflichtet, die im Bebauungsplan vorgesehene direkte Zu- und Abfahrt auf die L 419 im Nachtzeitraum (22 Uhr bis 6 Uhr) für sämtliche hoheitliche Fahrten der Bereitschaftspolizei zu nutzen und die Bereitschaftspolizei hierzu in geeigneter Weise zu verpflichten.

Die Bezeichnung als „Notausfahrt“ aus Gründen der Einsatzfähigkeit (Seite 52 des Erläuterungsberichtes) stammt aus früheren Anforderungsprofilen. Im Rahmen der Projektentwicklung für die Landeseinrichtungen wurde dieser Begriff aufgrund des oben geschilderten Sachverhalts ersetzt durch den Begriff „Nachtein- und -ausfahrt“. Der Landesbetrieb Straßen.NRW hat im Beteiligungsverfahren zu diesem Bebauungsplan keine Bedenken gegen diese Festsetzung vorgebracht und wurde darüber hinaus durch den Vorhabenträger für die Landeseinrichtungen vielfach in die Planung eingebunden.

Die Planung der L 419 muss deshalb um eine direkte Zufahrt von der L 419 auf das Gelände der Bereitschaftspolizei ergänzt werden.

10 Nutzung der Bustrasse

Anders als im Erläuterungsbericht auf Seite 72 dargestellt, dient die „Bustrasse“ gemäß der Festsetzung im vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1115V nicht nur dem ÖPNV, dem landwirtschaftlichen Verkehr und dem Verkehr der Ver- und Entsorgungsträger, sondern auch dem Rad- und Fußgängerverkehr. Darüber hinaus ist die angeführte Beschränkung des landwirtschaftlichen Verkehrs auf Fahrten des Ronsdorfer Verschönerungsvereins nicht zutreffend, da auch andere Landwirte diese Strecke nutzen werden, weil sie die L 419 zukünftig nicht mehr befahren dürfen. Dies wird auch von der Unteren Naturschutzbehörde bestätigt.

11 Ersatzstellplätze für den TSV Ronsdorf

Auf Seite 73 des Erläuterungsberichtes (Unterlage 1) ist dargelegt, dass die Anordnung der Ersatzstellplätze für den TSV Ronsdorf „auf Wunsch der Stadt Wuppertal“ hinter dem straßenbegleitenden Gehweg angeordnet wurde. Wie in diesem Zusammenhang von der Stadt Wuppertal dargelegt, soll diese Anordnung erfolgen, damit die Stellplätze in das Eigentum des TSV Ronsdorf übergehen können. Nur durch eine Anordnung der privaten Stellplätze hinter dem straßenbegleitenden Gehweg kann eine sinnvolle Grundstücksgrenze zwischen öffentlichem Straßenraum und dem Privatgrundstück des TSV Ronsdorf gebildet werden. Mehrkosten für eine „bessere Ausführung“ werden deshalb auch nicht von der Stadt Wuppertal übernommen. Das Regelungsverzeichnis unter Nr. 2.2 sowie der Grunderwerbsplan und das -verzeichnis zu Nr. 02.047.02 sind entsprechend anzupassen.

Die Zahl der geplanten 15 Ersatz-Stellplätze liegt deutlich unterhalb der heute verfügbaren Stellplätze im Seitenbereich der Parkstraße. Um ein ausreichendes Stellplatzangebot insbesondere während des Spielbetriebs des TSV Ronsdorf gewährleisten zu können, soll die Zahl der Ersatz-Stellplätze deutlich erhöht werden. Dies kann z.B. durch eine Verlängerung der Parkplatzanlage oder – nach Abstimmung mit dem TSV Ronsdorf – durch eine zweite Stellplatzreihe auf dem Sportplatzgelände erfolgen.

12 Busverknüpfungshaltestelle „Heinz-Fangman-Straße“

Durch den geplanten Ausbau der L 419 entfallen zukünftig die heutigen Bushaltestellen „Parkstraße“ (in Fahrtrichtung Ronsdorf) und „Lichtscheid Wasserturm“ (in Fahrtrichtung Barmen / Elberfeld). Diese Haltestellen dienen bislang als Verknüpfungshaltestellen für die Buslinien 620, 630, 640, 646, CE61 und CE62. Die Darstellung im Erläuterungsbericht auf Seite 78, dass lediglich die „Endhaltestelle an der Straße „Am Knöchel““ entfallt, gibt den Sachverhalt somit nur teilweise wieder. Außerdem ist allein aufgrund der Ausbauplanung für die L 419 ein veränderter Linienweg und damit eine Verlegung der Busverknüpfungshaltestellen erforderlich. Deshalb ist auch die Formulierung im Erläuterungsbericht auf Seite 78, die WSW mobil GmbH plane „den Bau einer großen Busverknüpfungshaltestelle“ und die Aussage zur Bauphase 1.1 auf Seite 137 des Erläuterungsberichtes, dass die Wuppertaler Stadtwerke die Busverknüpfungshaltestelle bauen, nicht zutreffend.

Bereits in der Vorplanungsphase für den Ausbau der L 419 wurde in Abstimmung mit der WSW mobil GmbH aufgrund der Konsequenzen für das Busliniennetz ein zukünftiges Buslinienkonzept entwickelt. Die erforderlichen Festsetzungen in den Bebauungsplänen Nr. 1115V (Bustrasse) und Nr. 1066 (Busverknüpfungshaltestelle) wurden von der Stadt frühzeitig berücksichtigt.

Das im Bebauungsplanverfahren Nr. 1066 für eine Ersatz-Verknüpfungshaltestelle vorgesehene Grundstück an der Heinz-Fangman-Straße ist jedoch nur mittels einer temporären Festsetzung gesichert. Die textliche Festsetzung Nr. 10.9 hat folgenden Wortlaut:

Das Gewerbegebiet mit der Bezeichnung GE12 tritt erst in Kraft, wenn eine der folgenden Bedingungen eingetreten ist:


- a) Die Stadt erklärt schriftlich im Einvernehmen mit dem Bedarfsträger des öffentlichen Personen Nahverkehrs, dass auf die Busverknüpfungshaltestelle dauerhaft verzichtet wird.*
- b) Die festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung – Busverknüpfungshaltestelle – geht nicht innerhalb eines Jahres nach erfolgtem Ausbau der L 419 in dem Abschnitt der Staubenthaler Straße in das Grundeigentum der Stadt Wuppertal über.*
- c) Die festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung – Busverknüpfungshaltestelle – geht nicht innerhalb von 10 Jahren nach Rechtskraft des Bebauungsplanes in das Grundeigentum der Stadt über.*

Mit Eintritt einer der unter a), b) und c) genannten Bedingungen tritt die festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung – Busverknüpfungshaltestelle – außer Kraft (§ 9 Abs. 2 BauGB).

Die Bindungsfrist für die Festsetzung der Busverknüpfungshaltestelle läuft somit gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 10.9 c) am 25.02.2019 aus und es tritt die Festsetzung als Gewerbegebiet ab diesem Zeitpunkt in Kraft.

Die zeitlich über diese Frist hinausgehende, dauerhafte Sicherung des Grundstücks für die geplante Ersatz-Verknüpfungshaltestelle soll durch eine Veränderungssperre nach § 40 (1) StrWG NRW ab dem Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren erreicht werden. Nach Auffassung der Stadt kann eine nur nachrichtliche Übernahme

me der Planung mglw. nicht geeignet sein, um die beabsichtigte Rechtswirkung zu entfalten. Bereits aus diesem Grund soll die Maßnahme „Busverknüpfungshaltestelle“ zum Gegenstand der Planfeststellung gemacht werden. Zumindest ist das Grundstück in den Grunderwerbsplan aufzunehmen mit dem Ziel des Grunderwerbs durch das Land NRW zugunsten der Stadt Wuppertal und das Regelungsverzeichnis in Punkt 1.11 entsprechend anzupassen. Nachdem die Verknüpfungshaltestelle auf Grundlage einer noch abzuschließenden Verwaltungsvereinbarung zwischen der Landesstraßenverwaltung und der Stadt hergestellt wurde, kann das Grundstück unentgeltlich an die Stadt übertragen werden, verbunden mit der Unterhaltungspflicht durch die Stadt.

Die erforderliche Kostenübernahme durch das Land ergibt sich bereits daraus, dass die Verlegung der Haltestellen zweifelsfrei ausschließlich Folge des geplanten Straßenausbaus ist.  Die den geplanten Ausbau der L 419 würden die bestehenden Haltestellen beibehalten. Anders als in den zitierten Unterlagen wird im Erläuterungsbericht auf Seite 136 bereits bestätigt, dass die vollständige Kostenübernahme für die Verlegung der Busverknüpfungshaltestelle zu Lasten des Vorhabenträgers erfolgen soll.

13 Entwässerungsplanung

Die Entwässerungsplanung basiert auf einem bereits im Vorfeld abgestimmten Konzept,

- das anfallende Niederschlagswasser über straßenbegleitende, kaskadenartig angelegte Mulden über die belebte Bodenzone zu versickern
- und die Überläufe über Rückhalteeinrichtungen gedrosselt vorhandenen Versickerungsanlagen der Stadtentwässerung zuzuführen, die hierfür bereits dimensioniert ausgeführt sind,
- bzw. Teile des ersten Bauabschnittes über die spätere Entwässerungsleitung des zweiten Bauabschnittes dem Regenklär- und -rückhaltebecken des Landesbetriebs Straßen.NRW an der Autobahn A 1 zuzuführen. Hierzu ist der Bau des Sammelkanals für den zweiten Bauabschnitt entsprechend vorzuziehen.

Die Untere Wasserbehörde stimmt dieser Entwässerungsplanung zu, sofern die Übergabemengen und Übergabepunkte seitens der WSW Energie & Wasser AG bestätigt werden.

Die Untere Naturschutzbehörde weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Ableitung des gesammelten Niederschlagswassers im Bereich des Kreisels „Am Schmalen Hof“ an die Bestandsentwässerung z.Z. zu Problemen an der angeschlossenen Versickerungsanlage im Kreuzungsbereich Am Schmalen Hof / Erbschlö führt.

Ferner ist nicht geklärt, wie das Niederschlagswasser vom Radweg in Dammlage südlich der „Parkbrücke“ insbesondere bei Starkregen erfolgen soll. Dieser Abschnitt ist im Entwässerungsplan nicht erfasst. Es besteht das Risiko, dass das bestehende Wegenetz der Ronsdorfer Anlagen betroffen sein kann, wenn das Niederschlagswasser oberflächennah abgeleitet wird.

Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1.1) auf Seite 85/86 erwähnte „punktförmige Versickerung“ von behandlungspflichtigem Niederschlagswasser findet

sich in den Unterlagen für die Entwässerungsplanung nicht wieder und würde von der Unteren Wasserbehörde abgelehnt.

Ein Großteil des Niederschlagswassers, das nicht versickert wird, soll der Abwasserbehandlungsanlage Blombach zugeleitet werden. Unklar bleibt in den Antragsunterlagen, ob durch die Tieferlegung der Straße insbesondere die Einzugsgebiete der kleineren Gewässer (Hadberger Siefen, Erbschlöer Bach) nachhaltig tangiert werden. Der Erbschlöer Bach ist in einem Abschnitt ein geschütztes Biotop. Es fehlen Angaben im Landschaftspflegerischen Begleitplan, ob Auswirkungen durch die Planung auszuschließen sind.

Hinweis: Im Übersichtsplan (Unterlage 3) wird auf eine Unterlage 8/7 verwiesen, die es in den Planfeststellungsunterlagen nicht gibt. Stattdessen wurde offenbar eine Unterlage 8/3a eingefügt, die diesen Bereich umfasst. Der Anschluss an die vorhandene Abwasserbehandlungsanlage Blombachtal ist in Unterlage 3 nicht dargestellt.

14 Baumaßnahmen im städtischen Straßennetz

14.1 Ausbaustandard

Für Ausbaubereiche, die heute und / oder zukünftig in der Straßenbaulast der Stadt Wuppertal liegen, ist auch nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und / oder parallel dazu eine weitere Planungsabstimmung im Zusammenhang mit der Erstellung der Ausführungsplanung erforderlich.

Sollten sich im weiteren Planungszeitraum städtische Ausbaustandards ändern, so sind diese in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere für Regelungen zu Fahrbahnaufbauten oder zu taktilen Leitsystemen.

14.2 Verwaltungsvereinbarungen für größere Straßenbaumaßnahmen

Für folgende zukünftig vollständig oder teilweise in der Straßenbaulast der Stadt Wuppertal stehenden Ausbauflächen ist im weiteren Verfahren der Abschluss von Verwaltungsvereinbarungen zwischen Stadt und Straßenbauverwaltung erforderlich:

- Ausbau der L 58 im Abschnitt Jägerhaus / Linde mit Anschluss an die L419 / Blombachtalbrücke
- Kreuzung L 419 / Staubenthaler Straße
- Kreuzung L 419 / Erbschlöer Straße
- Bustrasse zwischen Kreisverkehr Am Schmalenhof und Anschluss an Erich-Hoepner-Ring
- Busverknüpfungshaltestelle Heinz-Fangman-Straße

Für den Umbau der Straßen im Bereich des „Lichtscheider Kreisels“ liegt bereits eine Verwaltungsvereinbarung vor. Der verkehrstechnische Vorentwurf als Basis für die noch zu erstellende Ausführungsplanung ist im Übersichtslageplan (Unterlage 3 der Planfeststellungsunterlagen) dargestellt. Dort sind auch Regelungen zur erforderlichen Ersatzhaltestelle an der Heinz-Fangman-Straße vor der Einmündung in den Schliemannweg enthalten, die im Übersichtsplan jedoch nicht dargestellt ist.

14.3 Ausführung kleinerer Straßenanpassungsmaßnahmen

Für öffentliche Verkehrsflächen in der Straßenbaulast der Stadt, die unmittelbar an den Planfeststellungsbereich grenzen, aber keine direkte Anbindung an die L 419 aufweisen, ist im Rahmen der Ausführungsplanung der Anpassungs-, Umbau- bzw. Rückbaubedarf mit der Stadt Wuppertal abzustimmen.

- Der kombinierte Geh- und Radweg im Bereich der heutigen Straße „Am Knöchel“ ist in einer Breite von mindestens 4,0 m auszuführen (vgl. Pkt. 15 und 19.4) und die Einmündung in die Straße „Am Knöchel“ ist zur Befahrbarkeit mit Feuerwehrfahrzeugen mit den erforderlichen Radien auszubilden. Der Einmündungsbereich ist in die Planfeststellung aufzunehmen.
- Die Verbindung des Geh- und Radweges im Bereich der Straße „Waldfrieden“ mit der bestehenden Straße ist im Rahmen der Ausführungsplanung zu konkretisieren.
- Im Regelungsverzeichnis unter Pkt. 1.26 ist dargelegt, dass die Abbindung der Straße „Erich-Hoepner-Ring“ in einer stumpfen Form erfolgen soll. Die im Bebauungsplan Nr. 1066 festgesetzte Straßenbegrenzungslinie wurde an dieser Stelle jedoch bereits mit einer Aufweitung versehen, die zwischenzeitlich auch baulich umgesetzt wurde und den Umbau zu einer notwendigen Wendeanlage ermöglicht. Diese Wendeanlage ist auch nach heutiger Bewertung noch erforderlich. Der Umbaubereich ist in die Planfeststellung aufzunehmen.
- Die Anschlüsse der Wege im Südteil der Ronsdorfer Anlagen an den dort geplanten Geh- und Radweg sind im Rahmen der Ausführungsplanung zu konkretisieren. Die Zufahrt von der Bustrasse zu einem Waldweg im Nordteil der Ronsdorfer Anlagen (Nr. 2.7 des Regelungsverzeichnisses) ist gemäß den Planunterlagen zu weit westlich vorgesehen und sollte dahingehend überprüft werden.
- Die Herstellung der Feuerwehraufstellfläche im Bereich der Zufahrt Erbschlö 82 (Nr. 3.2 im Regelungsverzeichnis) in Form von Rasengitterplatten entspricht nicht dem Ausbaustandard der Stadt Wuppertal für öffentliche Verkehrsflächen. Stattdessen soll ein Wendehammer in Asphaltbauweise nach Bild 59 der RAST 06 vorgesehen werden.
- Hinsichtlich der neuen Erschließung für die Liegenschaften Oberbergische Straße 257 und 259 ist in Nr. 003 und 005 des Grunderwerbsplans vorgesehen, dass private Grundstücksflächen für die Stadt Wuppertal erworben werden, um dort eine öffentliche Erschließungsstraße als Ersatz für die heutige Zuwegung von der Parkstraße anzulegen. Da es sich bei der bestehenden Wegeverbindung zu den Häusern Oberbergische Straße 257 und 259 um einen Privatweg in städtischem Eigentum und nicht um eine öffentliche Verkehrsfläche handelt, besteht aus Sicht der Stadt Wuppertal auch zukünftig keine Notwendigkeit für eine öffentliche Erschließung der betroffenen Grundstücke. Vorzugsweise soll deshalb zunächst mit den betroffenen Grundstückseigentümern über eine gemeinsame private Erschließung verhandelt werden. Nur für den Fall, dass eine gemeinsame private Erschließung nicht möglich ist, kommt eine öffentliche Erschließung in Betracht. Dann müsste die geplante Feuerwehraufstellfläche an der Zufahrt zu den Liegenschaften Oberbergische Straße 257 und 259 (Nr. 1.8 des Regelungsverzeichnisses) in Form eines Wendehammers in Asphaltbauweise nach Bild 59 der RAST 06 ausgebildet werden.

- Die in Nr. 2.17 des Regelungsverzeichnisses beschriebene Ausführung der umgebauten Einmündung der Straße Waldfrieden in die Erbschlöer Straße mit beidseitigen Banketten entspricht nicht dem Ausbaustandard der Stadt Wuppertal für öffentliche Verkehrsflächen. Die Einfassung der Fahrbahn hat durch Bordsteine zu erfolgen; die Entwässerungseinrichtungen sind entsprechend anzupassen.

14.4 Kostenübernahme

Sämtliche im Zusammenhang mit dem Ausbau der L 419 anfallenden Gutachten-, Planungs- und Baukosten sowie sonstige erforderliche Nachweise und Untersuchungen sind durch den Vorhabenträger zu finanzieren, sofern in den vorgenannten noch abzuschließenden Verwaltungsvereinbarungen im Einzelfall nicht davon abweichende Regelungen getroffen werden.



15 Radverkehrsanlagen

Der kombinierte Geh- / Radweg von der Staubenthaler Straße bis zu den landwirtschaftlichen Flächen hinter dem Wohngebiet „Am Knöchel“ soll zusätzlich auch dem landwirtschaftlichen Verkehr dienen und als Feuerwehrezufahrt zum Wohngebiet „Am Knöchel“ ausgebildet werden. Bislang ist eine Wegebreite von 3,0 m geplant. Für den Begegnungsverkehr von landwirtschaftlichen Fahrzeugen mit Radfahrern, wie auch für die Nutzung durch Feuerwehrfahrzeuge ist dieser Weg in einer Breite von mindestens 4,0 m auszubauen.

16 Bauphase

Der geplante Bauablauf erscheint aus Sicht der Stadt grundsätzlich durchführbar. Angesichts des noch völlig ungewissen Baubeginns und der dann vorherrschenden Situation sind der Bauphasenplan und die einzelnen Maßnahmen zum gegebenen Zeitpunkt rechtzeitig mit dem Ressort 104 – Straßen und Verkehr – abzustimmen.

Vorab können bereits folgende Hinweise zur Bauphase gegeben werden:

- Auf die angrenzenden städtischen Verkehrsflächen dürfen keine Verschmutzungen aus dem Baugebiet getragen werden. Reinigungsleistungen sind bei Bedarf durch die Bauaufsicht des Bauherrn abzurufen. Sollte die Reinigung durch Kehrmaschinen nicht ausreichen, ist eine Reifenreinigungsanlage zu installieren. Die Kontrolle der Wirksamkeit der Maßnahmen obliegt dem Vorhabenträger.
- Schäden, die auf den angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen durch den Baustellenverkehr entstehen, sind auf Kosten des Vorhabenträgers zu beseitigen.
- Nach Abschluss der Baumaßnahme ist durch den Vorhabenträger ein Bestandsplan fertigen zu lassen. Das Aufmaß sowie deren datentechnische Aufbereitung und Übergabe an die Stadt Wuppertal ist nach Absprache mit dem Ressort 102 – Vermessung, Katasteramt und Geodaten –, Abteilung Stadtvermessung, zu regeln.

16.1 Inanspruchnahme eines Grundstücks zwischen Otto-Hahn-Straße und L 419

Das städtische Grundstück in Gemarkung Ronsdorf, Flur 67, Flurstück 60, ist in den Planfeststellungsbereich einbezogen und soll gemäß Nr. 03.092.01 bzw. 03.092.02 durch den Vorhabenträger erworben bzw. temporär in Anspruch genommen werden. Aus den Unterlagen ist jedoch nicht ersichtlich, welche Nutzungen / Veränderungen dort vorgesehen sind.

17 Naturschutzfachliche Belange

17.1 Nachbilanzierung der Eingriffe für die Entwässerungsleitung

In der Unterlage 8/3a sind Baumaßnahmen für die Entwässerungsleitung zur vorhandenen Abwasserbehandlungsanlage Blombachtal dargestellt. Eine Flächeninanspruchnahme ist mit der Fällung von Gehölzen und temporären bzw. dauerhaften Versiegelungen verbunden. Die hiermit verbundenen Eingriffe sind im landschaftspflegerischen Begleitplan nicht erfasst und sind nachzubilanzieren. Die erforderlichen Baumaßnahmen sollten auch in das Regelungsverzeichnis (Unterlage 11) aufgenommen werden.

17.2 Ausgleichsmaßnahme A 1

Die Ausgleichsmaßnahme A 1 östlich der „Parkbrücke“ ist zu klein und durch die angrenzenden Nutzungen (Straßen, Standortverwaltung (Bereitschaftspolizei) zu isoliert gelegen, um Waldfunktion zu übernehmen. Geeigneter wäre die Anlage von Gehölzpflanzungen.

17.3 Ausgleichsmaßnahmen A 6 / A 3 nördlich der Bustrasse

Zur Eingriffsminderung und Schonung des Waldes und insbesondere des Waldrandes zwischen dem Kreisel „Am Schmalenhof“ und der „Parkbrücke“ ist die Flächeninanspruchnahme zu Lasten des Waldes zu minimieren. Es wird angeregt, auf die geplanten Säume zugunsten der Wiederherstellung eines Waldrandes zu verzichten. Der vorhandene Wald- und Wanderweg, der von Nordosten kommend parallel zu den Landesschulen verläuft, sollte an die Bustrasse angebunden werden.

17.4 Ersatzgeldzahlung

Mit der Stadt Wuppertal ist eine Vereinbarung innerhalb von sechs Monaten nach Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses abzuschließen, in der die Zahlung des berechneten Ersatzgeldes sowie die Modalitäten zur Zahlung der Kosten zur Umsetzung und Pflege von Kompensationsmaßnahmen auf städtischen Flächen festgelegt werden.

17.5 Eingriffsnaher Waldausgleich

Auf die Maßnahme 9.4.1 Glessener Höhe im Rhein-Erft-Kreis sollte verzichtet werden; eine Kompensation nach Forstrecht sollte im Stadtgebiet Wuppertal erfolgen.

17.6 Berichtspflicht der Stadt

Die in den einzelnen Maßnahmenblättern aufgeführte Berichtspflicht der Stadt Wuppertal im Abstand von 3 Jahren der Straßenbauverwaltung turnusmäßig über die durchge-

fürten Maßnahmen zu berichten, sollte auf 7 Jahre verlängert werden, da gemäß den abgestimmten Zeitplänen nicht alle 3 Jahre Maßnahmen durchgeführt werden.

17.7 Maßnahme gegen die Isolierung des Scharpenackens zugunsten des Wildwechsels

Die geplante Ausbaumaßnahme der L 419 bewirkt insbesondere durch den vierstreifigen Ausbau der Straße mit den erforderlichen Lärmschutzwänden eine dauerhafte, nicht überwindbare Barriere für Tiere und eine Zerschneidung des Wildwechsel von Nord nach Süd, ausgehend vom Ostportal des Tunnels Burgholz bis zur Autobahn A 1 auf einer Länge von ca. 7,5 Kilometern.

Das hat zur Folge, dass die Tierbestände nördlich der L 418 / L 419 im Bereich Kothener Busch und Barmer Wald von den Beständen im Gelpetal mit Verbindung zu den südlich gelegenen Waldflächen isoliert werden und somit ein Widerspruch zu den Zielen des Naturschutzes und Landschaftspflege im § 1 des Bundesnaturschutzgesetzes besteht, der beinhaltet, dass zur dauerhaften Sicherung der biologischen Vielfalt entsprechend dem jeweiligen Gefährdungsgrad insbesondere lebensfähige Populationen wild lebender Tiere und Pflanzen einschließlich ihrer Lebensstätten zu erhalten und der Austausch zwischen den Populationen sowie Wanderungen und Wiederbesiedelungen zu ermöglichen sind.

Dieser Austausch der Populationen ist von besonderer Bedeutung, da der Austausch der Populationen nach Osten über die BAB A 1 hinaus bereits bis auf wenige Unterführungen erheblich erschwert ist und voraussichtlich durch den 2. Bauabschnitt noch zusätzlich eingeschränkt bzw. erschwert wird. Es ist zu erwarten, dass durch die Unterbrechung der Austausch- und Wechselbeziehungen zwischen benachbarten Lebensräumen eine genetische Verarmung eintritt.

Diese dauerhafte Zerschneidungswirkung wird auch vom Beirat der Unteren Naturschutzbehörde kritisiert und es wird gefordert, dass der Wildwechsel zwischen Gelpetal und Scharpenacken optimiert wird.

Im Text wird dargelegt, dass unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrssituation; des Ausbaustandards und der mindestens 60 Jahre andauernden massiven Einzäunung des ehemaligen Militärgeländes ein Wildwechsel unterbunden war. Dies traf jedoch nur auf den Bereich mit den Gebäuden zu, nicht jedoch auf die Waldbereiche.

In den letzten Jahren sind zudem fast alle Zaunanlagen zwischen der L 419 und dem ehemaligen Militärgelände entfernt worden, so dass neue Wechselbeziehungen ermöglicht wurden, die durch eine Querungshilfe optimiert werden können.

Anhand der folgenden Planausschnitte wird deutlich, dass bereits im Regionalplan-Entwurf von 2016 der Biotopverbund im Vergleich zum Gebietsentwicklungsplan GEP'99 im Bereich Scharpenacken nach Osten erweitert wurde.

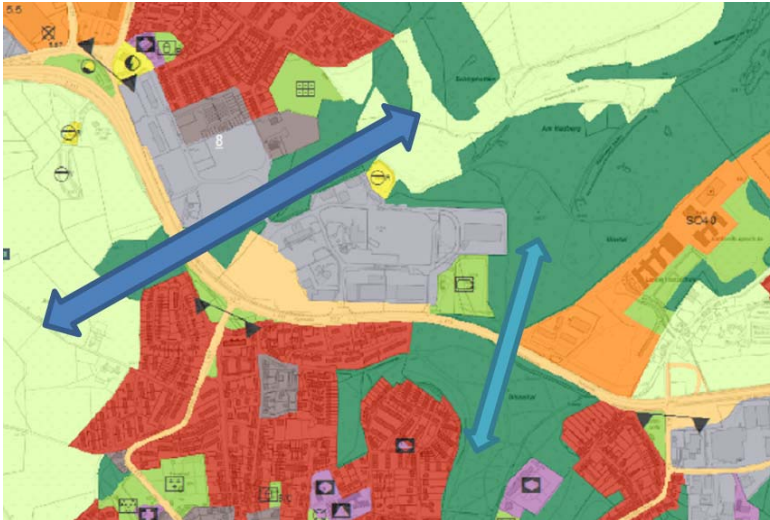
Regionalplan-Entwurf 2016, Biotopverbund:



Der dunkelblaue Pfeil verdeutlicht die von der Unteren Naturschutzbehörde favorisierte Querungshilfe zwischen dem Gelpetal und dem Scharpenacken; der hellblaue Pfeil zeigt die für den Tierschutz vergleichsweise weniger bedeutende Verbindung im Bereich der Ronsdorfer Anlagen.

Nach Aufgabe der militärischen Nutzung wurde im Rahmen der seit dem 25.02.2009 rechtswirksamen 8. Änderung des Flächennutzungsplanes die Verbindungsfunktion durch die Darstellung der Waldflächen hervorgehoben. Entsprechende Festsetzungen als Wald erfolgten daraufhin auch im Bebauungsplan Nr. 1066.

Auszug aus dem Flächennutzungsplan (ergänzt um die o.a. Pfeildarstellungen)



Auszug aus dem Bebauungsplan Nr. 1066 Engineering Park (auf Grundlage der Luftbild-darstellung, ergänzt um die o.a. Pfeildarstellungen):



Diese Entwicklung verdeutlicht, dass in den letzten Jahren die Möglichkeiten für einen Wildwechsel planerisch erheblich verbessert worden sind. Anhand der Wildunfälle (Daten aus der faunistischen Untersuchung, S. 38) zeigt sich, dass ein Wildwechsel erfolgt, u.a. auch von Wildschweinen. Aus den aufgelisteten Daten kann aus der Sicht der Unteren Naturschutzbehörde nicht die Schlussfolgerung gezogen werden, dass kein Wildwechsel für die Tierarten stattfindet und eine Querungshilfe verzichtbar ist.

Eine Querungshilfe in diesem Straßenabschnitt wird aus Tierschutzgründen favorisiert, da die Brücke, die den Nord- und Südteil der Ronsdorfer Anlagen verbindet, diesen Aspekt schlechter erfüllen würde, weil die Parkanlage südlich der Parkstraße durch Erholungsnutzung und intensive Nutzung als Hundauslaufgebiet einen Lebensraum für bodengebundene Säugetiere nur in eingeschränkter Form darstellt. Des Weiteren besteht

eine Verbindung des Südteils der Ronsdorfer Anlagen mit dem Außenbereich im weiteren Verlauf nur durch Hausgärten bzw. über Straßen, so dass keine ausreichende Verbindung für den Wildwechsel gegeben ist.

Die Forderung der Stadt nach einer Maßnahme für den Wildwechsel zwischen dem Scharpenacken und dem Gelpetal im Bereich Staubenthal steht nicht in Konkurrenz mit der Forderung nach einer Grünbrücke im Bereich der Ronsdorfer Anlagen, mit der eine qualitätvolle Verbindung zum Schutz der Naherholungsfunktion dieses Bereiches bezweckt wird.

17.8 Nebenbestimmungen

Detaillierte Nebenbestimmungen zum Bauablauf bzw. zur Umsetzung der Maßnahmen werden für dieses Verfahren von der zuständigen Höheren Naturschutzbehörde bei der Bezirksregierung Düsseldorf formuliert.

18 **Bodenbelastungen**

Der Unteren Bodenschutzbehörde liegen folgende Erkenntnisse über mögliche Bodenbelastungen vor:

18.1 Schädliche Bodenveränderungen und Verdachtsflächen

- 8478a008 Ein Schadstoffeintrag ist wahrscheinlich.
- 8478a010 Ein Schadstoffeintrag ist wahrscheinlich.

Zur Beurteilung einer etwaigen Bodenbelastung ist ein Sachverständiger einzuschalten, der auf der Grundlage einer historischen Nutzungsrecherche ein Untersuchungskonzept zur Durchführung einer nutzungsbezogenen Gefährdungsabschätzung erarbeitet. Auf der Basis dieses Konzeptes sind ggf. notwendige Boden-, Bodenluft und Grundwasseranalysen auf das erforderliche Maß reduziert und gezielt durchzuführen.

Der Umfang der Untersuchungen und der chemischen Analysen ist mit der Unteren Bodenschutzbehörde, Ressort 106.23, Tel.: 563-5572 bzw. 563-4224 abzustimmen.

18.2 Verzeichnisflächen

- 8378a014 Ein Schadstoffeintrag ist nur in ganz seltenen Fällen zu erwarten.
- 8478a006 Ein Schadstoffeintrag ist nicht zu erwarten.
- 8478a007 Ein Schadstoffeintrag ist nicht zu erwarten.
- Bs-1528 Ein Schadstoffeintrag ist nur in ganz seltenen Fällen zu erwarten.
- 8478a009 Ein Schadstoffeintrag ist nur in ganz seltenen Fällen zu erwarten.

Bei jeglichen Hinweisen auf mögliche Bodenverunreinigungen ist die Untere Bodenschutzbehörde, Ressort 106.23, Tel.: 563-5572 bzw. 563-4224 unverzüglich zu benachrichtigen, um in Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde das weitere Vorgehen festzulegen.

19 Auflagen der Feuerwehr

Der Stadtbetrieb 304 – Feuerwehr – wurde separat um Stellungnahme gebeten. Die folgende Stellungnahme der Feuerwehr ist Bestandteil der Stellungnahme der Stadt Wuppertal. Zur Sicherstellung der Belange des abwehrenden Brandschutzes, sollen die folgenden Auflagen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden:

19.1 Türöffnungen in Lärmschutzwänden

In den Lärmschutzwänden sind in ausreichenden Abständen (alle 250 m bis 300 m) Türöffnungen vorzusehen. Die genaue Lage der Türöffnungen ist mit der Feuerwehr im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung abzustimmen.

19.2 Löschwasserversorgung

- Die Versorgungsleitungen für die Löschwasserversorgung sollen von der Nordseite auf die Südseite unter den geplanten Radweg verlegt werden. Durch die geplante Baumaßnahme darf sich die heutige vorhandene Löschwasserversorgung nicht verschlechtern, hierbei ist insbesondere das Waldgebiet zu berücksichtigen. Hierzu sind folgende Anforderungen zu berücksichtigen:
 - Der Radweg muss für Fahrzeuge der Feuerwehr (16 t Gesamtmasse) befahrbar sein.
 - Der Radweg muss bei geradlinigem Verlauf eine für Feuerwehrfahrzeuge belastbare Breite von mindestens 3 m aufweisen. Im Bereich des Waldes „Ronsdorfer Anlagen“, Disseltal muss die Breite mindestens 4 m betragen.
 - Auf dem Radweg sind in einem Abstand von höchstens 120 m Unterflurhydranten vorzusehen.
- Die amtliche Beschilderung der Zufahrten zu den Radwegen ist mit der Feuerwehr im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung abzustimmen.
- Der Bereich des Radweges auf der Nordseite der Industriegebäude Otto-Hahn-Straße muss - wie unter Punkt 19.2, 1. Spiegelstrich aufgeführt - für Fahrzeuge der Feuerwehr bei einer Breite von mindestens 4 m befahrbar sein. Hier sind ebenfalls in einem Abstand von höchstens 120 m Unterflurhydranten vorzusehen. Für einen Teil der großen Industrieobjekte kann bis jetzt zusätzlich im Brandfall die Löschwasserversorgung über die Parkstraße sichergestellt werden, dieser Zustand darf nicht verschlechtert werden.

19.3 Zufahrten Erbschlö 82 und Oberbergische Straße 257/259

Durch den Ausbau der L 419 sind die Objekte Erbschlö 82 (Zufahrt über Erbschlö) und Oberbergische Straße 257 + 259 (Zufahrt über Heinz-Fangman-Straße) nur noch über eine Sackgasse erreichbar. Die hier vorgesehenen Wendeflächen für die Feuerwehr sind auf den Planunterlagen bereits dargestellt und verbindlich. Diese Flächen sind in Absprache mit der Feuerwehr mit Hinweisschildern nach DIN 4066 amtlich zu kennzeichnen.

19.4 Notzufahrt „Am Knöchel“

Das Wohnquartier „Am Knöchel“ ist aufgrund des geplanten Ausbaus nur noch über die Straße „Friedrichshöhe“ zu erreichen. Um die alte Zufahrt als Notzufahrt für die Feuer-

wehr über den Radweg zu erhalten, soll dieser Teil des Radweges ab der Staubenthaler Straße ausreichend verbreitert werden. Dies gilt auch unter Berücksichtigung des Einbiegeradius vom Radweg in die Straße „Am Knöchel“. (siehe hierzu Nr. 5.203 VV BauO NRW)

19.5 Bauphase

Die verschiedenen Bauphasen haben Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der angrenzenden Objekte. Hier müssen auch während der Bauzeit die Schutzziele (z.B. Erreichbarkeit für Feuerwehr und Rettungsdienst in den entsprechenden Zeitfenstern) gewährleistet sein. Hierzu ist eine enge Abstimmung mit der Einsatzplanung der Feuerwehr (Email: einsatzplanung.feuerwehr@stadt.wuppertal.de; Telefon: 0202/563-1313) erforderlich.

Diese Stellungnahme beruht auf den eingangs genannten Unterlagen. Nach Aktualisierungen, Ergänzungen und Anpassungen vorhandener Unterlagen sowie der erstmaligen Vorlage weiterer Untersuchungen behält sich die Stadt Wuppertal eine Ergänzung ihrer Stellungnahmen vor.

Mit freundlichen Grüßen

i. A.

Knippschild