

# **Einwände des Ronsdorfer Verschönerungsvereins zum Planfeststellungsentwurf L 419 Ausbau in Wuppertal, 1. Deckblatt**

**(Umfang inclusive Anlagen 41 Seiten)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erheben wir Einspruch gegen den Planfeststellungsentwurf [1.Deckblatt](#) zum Ausbau der L419 in Wuppertal von Lichtscheid bis Erbschlö; 1. Bauabschnitt Bau-km 1+100 bis 3+430.

## **Vorbemerkung zu den Einwänden des RVV zum 1. Deckblattverfahren**

Es ist festzustellen, dass die im Rahmen des 1. Deckblattverfahrens durchgeführten Änderungen und Ergänzungen einen Großteil unserer im November 2017 geäußerten Einwände nicht entkräften. Damit die alten und neuen Einwände des RVV unterschieden werden können, haben wir, entsprechend des Deckblattverfahrens, die neu hinzu gekommenen Einwände, Ergänzungen und Änderungen in blauer Schrift kenntlich gemacht.

Zwischen der Offenlegung des Planfeststellungsentwurfs und der Veröffentlichung des 1. Deckblattverfahrens sind nunmehr 2 Jahre vergangen. In dieser Zeit haben sich gesellschaftliche Randbedingungen geändert und in unserem Verein wurde das Thema L419 immer wieder intensiv diskutiert. Daher bezieht sich ein Teil unserer Einwände auch auf die nicht geänderten Passagen des Entwurfs vom Oktober 2017 (im Deckblattverfahren in schwarzer Schrift dargestellt, bzw. ohne Index **D** gekennzeichnet).

## **1. Begründung der Betroffenheit**

Der Ronsdorfer Verschönerungsverein ist nördlicher und südlicher Anlieger der L419. Über eine Länge von 560 m (ca. km 2+040 bis 2+600) grenzt unser Vereinsgelände an die künftige Bundesfernstraße. Von dem Neubauvorhaben sind wir durch umfangreiche Flächeninanspruchnahmen sowie durch dauerhafte und baubedingte Auswirkungen betroffen. [Die Realisierung der vorliegenden Planung hat signifikant negative Auswirkungen auf den Verein, welches die Existenz des RVV gefährdet.](#)

## 2. Die Ronsdorfer Anlagen und ihre Funktion

Der Ronsdorfer Verschönerungsverein (RVV) existiert seit 1869. Der ursprüngliche Vereinszweck war die Verschönerung von Ronsdorf. In diesem Sinne fühlt sich der Verein auch noch heute für den Stadtteil Ronsdorf verantwortlich.

Die Gründungsväter erwarben das Areal der Ronsdorfer Anlagen, um den Erhalt des Waldes im Norden von Ronsdorf zu sichern, damit dieser den Ronsdorfer Bürgern als Naherholungsgebiet erhalten bleibt. Für die Anlage eines Truppenübungsgeländes wurde im 3. Reich ein Großteil der Flächen durch die deutsche Wehrmacht enteignet. Im Jahr 2011 konnte eine nördlich der L419 liegende ca. 11 ha große Teilfläche wieder zurück erworben werden.

Heute kümmern sich seine 650 Mitglieder um die ca. 33 ha großen Ronsdorfer Anlagen, worin etwa 12.000 m Wege verlaufen. Täglich erholen sich zahlreiche Menschen in diesem Waldgebiet. Die Ronsdorfer Anlagen werden von Schulen und Kindergärten für waldpädagogische Zwecke genutzt. Veranstaltungen wie St. Martins Züge, Waldgottesdienste, Sommerfeste etc. finden regelmäßig statt. Das Altenheim Friedenshort mit seinen ca. 70 Bewohnern liegt innerhalb der Ronsdorfer Anlagen. Insbesondere nutzen die Anwohner des Altenheims die Anlagen. Diese Personengruppe kann nicht auf anderweitige Waldgebiete ausweichen. Vom vorliegenden Planfeststellungsentwurf wird diese Freizeit- und Erholungsfunktion als bedeutsam bewertet. Daher darf die historisch gewachsene Erholungsfunktion der Ronsdorfer Anlagen von der Straßenneubaumaßnahme nicht negativ beeinträchtigt werden.

Hinsichtlich Biotopwertigkeit wird das Areal der Ronsdorfer Anlagen im Planfeststellungsentwurf an zahlreichen Stellen als wertvoll und besonders wertvoll eingestuft. Darüber hinaus ist für das ökologische Funktionieren der Ronsdorfer Anlagen eine Biotopvernetzung zu dem nördlich der L419 liegenden Waldgebiet unumgänglich. Ohne diese Biotopvernetzung würden die südlich der L419 liegenden Freiflächen einen Inselcharakter bekommen und ökologisch verarmen. [In den Ronsdorfer Anlagen befindet sich eines der wertvollsten Eichenbestände von Wuppertal mit einer zu erwartenden Ausweisung von Naturdenkmalen.](#)

[Gerade die außergewöhnlich warmen Sommer 2018 und 2019 haben gezeigt, dass die Ronsdorfer Anlagen eine Kaltluftquelle für die benachbarten Wohngebiete darstellt. Da im Zuge des Klimawandels häufiger mit außergewöhnlich warmen und trockenen Wetterlagen zu rechnen ist, wird die klimaausgleichende Funktion der Ronsdorfer Anlagen immer wichtiger.](#)

### 3. Einwände zum Planfeststellungsentwurf

Gegen die vorliegende Straßenplanung hat der RVV die folgenden Bedenken und Anmerkungen:

#### 3.1. Grundsätzliches

- Nach Mitteilung der Stadt Wuppertal endet die Einspruchsfrist am 11.12.2019. In Ihrem Anschreiben zu den uns zugesandten Unterlagen gewähren Sie uns jedoch lediglich eine Einspruchsfrist bis zum 18.11.2019. Hiergegen erheben wir Einspruch, da uns wichtige Zeit zur Prüfung der Unterlagen fehlt.
- Da sich die Straßengradiente bezüglich Lage und Höhe verändert und die vorhandene L 419 vollständig entfernt wird, handelt es sich um einen Straßenneubau und nicht wie im Feststellungsentwurf beschrieben, um einen Straßenausbau.
- Die Folgen des Klimawandels werden immer mehr spürbar. Infolge dessen hat die Bundesregierung das Klimapaket, mit dem Ziel die Emissionen von klimaschädlichen Gasen drastisch zu reduzieren, verabschiedet. Gesetze und Verordnungen auf Bundes- und Landesebene werden folgen. Damit dieses gelingt müssen auch die Emissionen aus dem Straßenverkehr vermindert werden. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) sieht für den Verkehr eine Minderung von 160 Mio. t CO<sub>2</sub>/a (Jahr 2014) auf 98 Mio. t CO<sub>2</sub>/a (Jahr 2030) vor. **Die Neubauplanung der L419 widerspricht den Zielen des BMU.**

Mit dem Green City Plan soll die Luftqualität in Wuppertal verbessert werden. Neben einer Steigerung des öffentlichen Verkehrs (ÖPNV) von derzeit 26 % auf 33 % sieht der Green City Plan eine Begrenzung des nach Wuppertal zufließenden motorisierten Individualverkehrs (MIV) bei gleichzeitiger Verflüssigung (grüne Welle) der innerstädtischen Verkehrsströme vor. Dadurch, dass mit der autobahnähnlich ausgebauten L419 mehr Verkehr in die Stadt hineingezogen und der ÖPNV durch längere Wege und geringere Geschwindigkeiten behindert wird, **widerspricht die Neubauplanung der L419 auch den Zielen des Green City Plans.**

Gegenüber dem Feststellungsentwurf des Jahres 2017 wird im nun Deckblattverfahren ein wesentlich geringeres Verkehrsaufkommen prognostiziert. Die Straßenneubaupläne wurden hierauf nicht angepasst.

*Aus diesen Gründen fordert der RVV eine erneute Prüfung der Notwendigkeit für dieses Straßenneubauvorhaben.*

- Das Neubauvorhaben geht deutlich über die derzeitigen Grenzen des Flächennutzungsplanes hinaus. Dieser Konflikt ist in auch in den Planunterlagen des 1. Deckblattverfahrens nicht dargestellt. Somit besteht kein Planungsrecht.

- Wir erheben Einwände gegen die Realisierung über zwei Bauabschnitte. Die Unterteilung des Neubauvorhabens in zwei Bauabschnitte belastet unnötig Mensch und Umwelt. Die Bautätigkeiten werden von längeren Planungszeiträumen unterbrochen, wenn alles fertig ist muss mit Nachbesserungs- und Reparaturarbeiten begonnen werden.
- Im Erläuterungsbericht wird an mehreren Stellen darauf hingewiesen, dass die L419 zu einer Bundesfernstraße hochgestuft werden soll. Daher fordern wir, dass für die gesamte Neubaustrecke, zuzüglich des Überfliegers Lichtscheid, sämtliche Umwelanforderungen allumfänglich dem Neubaustandard von Bundesfernstraßen entsprechen.
- Die zur Verfügung gestellten Unterlagen sind unvollständig:
  - o Es fehlen die Kostenberechnungen
  - o Es fehlt das geologische Gutachten
  - o Die an mehreren Stellen genannten Flächengrößen sind in den Planunterlagen nicht **ausreichend** dargestellt.

Infolge einer nicht möglichen Prüfung erheben wir daher grundsätzliche Bedenken gegenüber dem vorliegenden Planfeststellungsentwurf [1. Deckblatt](#).

- Der unmittelbar angrenzende Knoten Lichtscheid (Lichtscheider Kreisel) mit seinem lärmexponierten Überflieger ist das derzeitige Nadelöhr. Die prognostizierten Verkehrsbelastungen belegen, dass durch den geplanten Neubau der L419 ein massiver Ausbau des Verkehrsknotens Lichtscheid unumgänglich wird. Ohne diesen Ausbau, wird die Südtangente von Wuppertal nicht funktionieren somit besteht ein ursächlicher Zusammenhang mit der vorliegenden Ausbauplanung. Der Ausbau dieses Knotens ist gemäß §41 Abs.1 BImSchG eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße. Daher muss der Ausbau des Lichtscheider Kreisels Bestandteil des Planfeststellungsentwurfs werden. Daher fordern wir eine Vergrößerung der Planfeststellungsgrenzen.
- In den Umwelt- und Immissionsschutzuntersuchungen wurden nicht alle baulich realisierbaren Varianten und Minderungsmaßnahmen geprüft.

### 3.2. Verkehrsverhältnisse und Umweltbeeinträchtigungen

Im Erläuterungsbericht zum Feststellungsentwurf 1. Deckblatt (Unterlage 01D) werden auf Seite 22 (Bestehende Verkehrsverhältnisse im Zuge der L419) als Datengrundlage für die erneute Berechnung die Verkehrszählungen aus den Jahren 2000, 2005 und 2010 genannt. Diese Datengrundlagen sind somit 9 bis 19 Jahre alt. In der Unterlage 21D Verkehrsuntersuchung (Prognosejahr 2030) wird auf Straßenverkehrszählungen der Jahre 2015 und 2017 verwiesen, worauf das Berechnungsmodell aufgebaut wurde.

*Hier widersprechen sich die eingereichten Unterlagen*

Grundlage für die Berechnungen in der Verkehrsuntersuchung (Unterlage 21D) sind u. a. die Unterbindung Durchfahrt Staubenthaler Straße / Heinz-Fangmann-Straße (Kapitel 6.1, Seite 24). Diese Sperrung für den Durchgangsverkehr ist im Erläuterungsbericht zum Feststellungsentwurf (Unterlage 01D) und in den Plänen nicht dargestellt.

*Somit werden im Verkehrsgutachten an dieser Stelle falsche Annahmen zugrunde gelegt und die im Bild 28 der Unterlage 21D dargestellte Zunahme von 1.100 Kfz/24h in der Heinz-Fangmann-Straße wird größer sein.*

Der Vergleich der Tabelle 3 der Unterlage 01D mit den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung (Unterlage 21D) zeigt, dass die dargestellten Verkehrsbelastungen erheblich voneinander abweichen (siehe nachfolgende Tabelle)

**Tabelle 1: Vergleich der Verkehrsbelastungen Prognose-Plan-Fall 2030 (1BA. u. 2.BA)**

| Planungsabschnitt    | Unterlage 01D<br>Tabelle3<br>DTV [Kfz/24h] | Unterlage 21D<br>Text und Bilder 24, 25<br>DTV [Kfz/24h] | Differenz<br>[%] |
|----------------------|--|--|------------------|
| L419 Abschnitt 1     | 48.700                                     | 58.600   | + 20             |
| L419 Abschnitt 2     | 39.200                                     | 46.100   | +18              |
| L419 Abschnitt 3     | 31.300                                     | 36.600   | +17              |
| Blombachtalbrücke    | 27.700                                     | 6.100  | -78              |
| Staubenthaler Straße | 14.300                                     | 13.500   | -6               |
| Erbschlöer Straße    | 13.800                                     | 14.300   | +4               |

Aus den Unterlagen der 17.1D und 17.2D der immissionstechnischen Untersuchungen geht nicht eindeutig hervor mit welchen Zahlen gerechnet wurde. Vielmehr finden sich in der Emissionspegeltabelle (Seite III, Unterlage 17.1D) keine der oben genannten Zahlen. Für die Staubenthaler Straße wurde hier eine Belastung von DTV = 2.886 – 11.904 Kfz/24h, für die Erbschlöer von DTV = 880 – 7.608 Kfz/24h und für die L419 von 15.456 – 29.240 Kfz/24h zugrunde gelegt. Diese Verkehrsbelastungen liegen erheblich unter den Werten der Unterlagen 1D und 21D.

*Fazit: Die vorgelegten Zahlen und Berechnungen sind nicht nachvollziehbar und mit großer Wahrscheinlichkeit fehlerhaft.*

Die in Kapitel 2.4.2 (Erläuterungsbericht zum Feststellungsentwurf) ermittelten Verkehrsbelastungen sind unvollständig:

- Durch den Straßenneubau werden sich die Verkehrszahlen und somit die Umweltbeeinträchtigungen für die angrenzende Wohnbebauung auf der Oberbergischen Straße, der Oberen Lichtenplatzer Straße und der Heinz-Fangmann-Straße signifikant vergrößern. Daher ist der Untersuchungsraum zu vergrößern.
- Die Verkehrsströme für die Bauzeit wurden nicht untersucht.
- Der Lastfall Teilspernung / Vollsperrung infolge Baustelle oder Unfall wurde nicht untersucht.
- Die Auswirkungen des Straßenneubaus auf den öffentlichen Nahverkehr (veränderte Fahrzeiten und -wege) sind nicht dargestellt. *Durch die Verkehrsführung über das untergeordnete Straßennetz werden die Wege verlängert und die Durchschnittsgeschwindigkeiten für die Busse signifikant vermindert. Es ist nicht dargestellt wie die Einmündung Heinz-Fangmann-Straße / Obere Lichtenplatzer Straße für den ÖPNV funktioniert.*
- Wegen der Ausweisung zu einer Bundesfernstraße können langsam fahrende Fahrzeuge (z.B. land- und forstwirtschaftlicher Verkehr, 25 km/h Behindertenfahrzeuge) aus Richtungen Cronenberg und Elberfeld kommend nicht mehr nach Ronsdorf fahren. *Im Streckenabschnitt Strecke Burgholtztunnel – Lichtscheider Kreisel gibt es für den langsam fahrenden Verkehr keine parallel verlaufenden Verkehrswege. In den letzten Jahren ist der Anteil an Leichtkraftfahrzeugen gestiegen. Für die entlang der L418 / L149 vorhandenen landwirtschaftlichen Betriebe kann die Streckensperrung existenzbedrohend sein.*

*Der RVV fordert eine Korrektur der fehlerhaften Verkehrszahlen und eine Erweiterung der verkehrs- und immissionstechnischen Untersuchungen, welche die oben genannten Einwände beinhalten. Für die erneute Prüfung der Notwendigkeit dieses Straßenneubauvorhabens ist ein zusätzlicher Prognosefall 2030 zu berechnen, welcher die anvisierte 39%tige CO<sub>2</sub>-Minderung im Verkehrssektor des BMU berücksichtigt. Für den langsam fahrenden Verkehr sind die erforderlichen Wege zu planen, bzw. darzustellen Die mangelhafte Verkehrsführung für den ÖPNV ist zu verbessern.*

### 3.3. Planerische Vorgaben

Im Kapitel 4 des Erläuterungsberichtes zum LBP mit UVU ([Unterlage 19.1.1D](#)) werden die zu beachtenden planerischen Vorgaben benannt. Hiernach werden im Erläuterungsbericht zum Regionalplan die folgenden Ziele für die regionalen Grünzüge formuliert ([Kapitel 4.1.1, Seite 25](#)):

„Die dargestellten Waldbereiche sollen nach Fläche und Funktion zur Erfüllung ihrer Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktionen erhalten bleiben. Auch die Inanspruchnahme, der im Maßstab des GEP nicht darstellbaren Kleinflächen, ist zu vermeiden.“

„Die Regionalen Grünzüge sind als wesentliche Bestandteile des regionalen Freiraumsystems vor allem für die notwendigen Ausgleichsfunktionen der Verdichtungsgebiete gegen die Inanspruchnahme für Siedlungszwecke zu schützen. Die Regionalen Grünzüge sollen insbesondere die siedlungs-räumliche Gliederung, den klimaökologischen Ausgleich, die Biotopvernetzung sowie die freiraum-orientierte Erholung sichern. Sie sind in ihrer Zweckbestimmung entsprechend zu erhalten und zu entwickeln. Planungen und Maßnahmen, die diese Aufgaben und Funktionen beeinträchtigen, sind auszuschließen (...).“

In der Bauleitplanung ([Unterlage 19.1.1, Kapitel 4.1.2](#)) sind die Flächen der Ronsdorfer Anlagen parzellenscharf als Waldflächen dargestellt und dem Kapitel 3.1.2 der Unterlage 01D sowie dem Kapitel 4.3 der Unterlage 19.1.1 ist zu entnehmen, dass die Ronsdorfer Anlagen als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen sind. Der Neubau der L419 nimmt hiervon erhebliche Flächen in Anspruch.

Gemäß des Landschaftsplanes Wuppertal-Ost sind:

„Kahlschläge in einer Flächengröße von über 1 ha untersagt, um die besonders wichtigen Nutzungs-, Erholungs- und Schutzfunktionen des Waldes zu sichern.“ ([Kapitel 4.2, Seite 29](#)).

Im Erläuterungsbericht zum LBP mit UVU [Kapitel 5.2.2.3 \(Unterlage 19.1.1\)](#) ist beschrieben, dass das geplante Straßenneubauvorhaben erheblich die Biotopvernetzung einschränkt ([Seite 62 ff](#)) und Laubwaldflächen von insgesamt [4,22](#) ha dauerhaft und zusätzlich [1,27](#) ha baubedingt beansprucht werden. Ferner ist festzustellen, dass die derzeitigen Grenzen des Flächennutzungsplanes überschritten werden. Somit entspricht die vorgelegte Entwurfsplanung nicht den im Kapitel 4 ([Unterlage 19.1.1D](#)) genannten planerischen Vorgaben.

*Der RVV fordert, dass der Straßenneubau allumfänglich den Zielen und Festsetzungen der Regionalplanung, der Bauleitplanung und Landschaftsplanung entspricht.*

### **3.4. Variantenuntersuchung**

Gegen die Ergebnisse der Variantenuntersuchungen ([Kapitel 3.3 – 3.5, Unterlage 01D](#)) erheben wir grundsätzliche Bedenken, da die Variantenuntersuchungen auf unzureichenden, bzw. falschen Annahmen basieren. Hierdurch werden die umweltfreundlicheren Varianten Tunnel und Troglösung schlechter bewertet.

*Der RVV fordert eine erneute und umfangreiche Variantenuntersuchung. Insbesondere sind hierbei die Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch und Landschaft zu bewerten.*

#### **3.4.1. Baugrund**

Bei der Variantenbewertung wurden die Ergebnisse des Baugrundgutachtens nicht berücksichtigt. Stattdessen wurde in der Variantenuntersuchung davon ausgegangen, dass bei einem Einschnitt von  $\geq 4\text{m}$ , der Untergrund aus Fels besteht, der mittels Sprengen und Meißeln (Erläuterungsbericht zum Feststellungsentwurf, [Unterlage 01D](#), Kapitel 3.2.1.1, Seite 29) gelöst werden muss.

Die Ergebnisse des Baugrundgutachtens im Erläuterungsbericht zum Feststellungsentwurf (Kapitel 4.11, [Unterlage 01D](#)) widerlegt diese Annahme:

- Es liegen keine Altlasten oder größeren Bodenverunreinigungen vor.
- Bis zum Ende der Bohrungen ist der Gesteinsbruch in die Bodenklassen 5+6 einzustufen, welche für große Baugeräte problemlos zu lösen sind.
- Die Mindesttragfähigkeit der vorgefundenen Böden ist nicht gegeben. Für die gewählte Variante sind umfangreiche Bodenverbesserungen oder Bodenaustausch erforderlich.
- Das Baugrundgutachten ist den Planfeststellungsunterlagen nicht beigelegt.

Im Vorfeld wurde dem RVV ein Baugrundgutachten aus dem Jahr 2013 zur Verfügung gestellt. Hierbei wurden Tiefen von bis zu 7,5 m sondiert.

Die Erfahrungen von angrenzenden Bauvorhaben bestätigen die Ergebnisse des Baugrundgutachtens. Die Erdbaumaßnahmen für die angrenzenden Landeseinrichtungen und für den Engineeringpark fanden bei vergleichbaren Grabungstiefen überwiegend im anstehenden Gesteinsbruch (bis Bodenklasse 6) statt. Die hierfür angefertigten Gutachten müssten der Stadt Wuppertal bzw. dem Bau- und Liegenschaftsbetrieb vorliegen.

*Der RVV fordert, für die Variantenuntersuchungen eine realistische Einschätzung des Baugrundes.*

### 3.4.2. Kostenansatz

Der RVV fordert aus den folgenden Gründen eine Überarbeitung der für die Variantenentscheidung verwendeten Kostenberechnungen:

- Die falsch angenommenen Bodenverhältnisse führen zu einer unverhältnismäßigen Verschiebung der Baukosten zu Gunsten der gewählten Variante.
- Die in der Variantenuntersuchung abgeschätzten Baukosten sind nicht nachvollziehbar, da die dazugehörigen Kostenberechnungen (Variantenuntersuchung Studien, Vorplanung und Entwurf) den Plangenehmigungsunterlagen nicht beigelegt sind.
- In der Variantenuntersuchung wurden für die ausgewählte Variante 2a Baukosten in Höhe von brutto 6,4 Mio.€ berechnet. Die Bruttobaukosten des Entwurfs betragen nun mehr als das 8-fache (annähernd 53 Mio.€)! Bei den Kostenberechnungen für die grundsätzliche Variantenentscheidung wurden offensichtlich wichtige Dinge nicht berücksichtigt.

### Überschlägige Kostenschätzung des RVV

Die folgende überschlägige Kostenschätzung belegt, dass für die verschiedenen Varianten unterschiedliche Kostenansätze gewählt wurden, welche Auswirkungen auf die Variantenentscheidung haben.

Die neuen Verkehrsflächen haben nach Tabelle 4 des Erläuterungsberichts zum Feststellungsentwurf überschlägig eine Größe von  $b \times l = 28\text{m} \times 2.400\text{m} = 67.200\text{m}^2$ .

Die **Variante 1** mit den geringsten Erdbewegungen wurde mit brutto 5,5 Mio.€ (Seite 27) veranschlagt. Somit ergeben sich spezifische Bruttokosten von  $5.500.000\text{€} / 67.200\text{m}^2 = 81,84\text{€/m}^2$ .

Nach Baupreislexikon ([www.baupreislexikon.de](http://www.baupreislexikon.de)) liegen für den Raum Wuppertal die Bruttokosten für einen Straßenaufbau bei 75 – 85 €/m<sup>2</sup> ([Baupreise Oktober 2017](#)).

Fazit: Die Kostenberechnung beinhaltet nur den Straßenaufbau, obwohl bereits zu Beginn der Planung bekannt war, dass kostenintensive Brückenbauwerke, Lärmschutzmaßnahmen, Entwässerungseinrichtungen etc. erforderlich sind.

Wegen der Tieferlegung um 2m und den erforderlichen Böschungen verursacht die gewählte **Variante 2a** einen Bodenaushub von ca.:

$$(28\text{m} + 41\text{m})/2 \times 2\text{m} \times 2.400\text{m} = 165.600 \text{ m}^3$$

und Mehrkosten in Höhe von  $6,4 \text{ Mio.€} - 5,5 \text{ Mio.€} = 0,9 \text{ Mio.€}$  (Seite 30, [Unterlage 01D](#)).

Somit betragen die Kosten für den Bodenaushub  $900.000\text{€} / 165.600\text{m}^3 = 5,43\text{ €/m}^3$ . Die spezifischen Gesamtkosten für die Variante 2a betragen ca.  $95\text{ €/m}^2$ .

Fazit: Auch in der Kostenberechnung dieser Variante sind die kostenintensiven Bauwerke nicht enthalten.

Für die **Variante 4** ist ein Aushub von ca.  $32\text{m} \times 4\text{m} \times 2.400\text{m} = 307.200\text{ m}^3$  erforderlich. Erhöht man infolge der größeren Aushubtiefe den Einheitspreis um ca. 30% ( $7,00\text{ €/m}^3$ ) betragen die Kosten für den Aushub  $307.200\text{ m}^3 \times 7,00\text{ €} = 2.150.400\text{ €}$ . Addiert man die 5,5 Mio.€ der Variante 1 hinzu, errechnen sich die Baukosten ohne Bohrpfahlwände zu 7,65 Mio.€. Bei den veranschlagten Baukosten in Höhe von 12,6 Mio. € (Seite 30, Unterlage 01D) würden die Bohrpfahlwände 4,95 Mio.€ kosten.

Für die Variante 4 mit beidseitigen Bohrpfahlwänden wären  $2 \times 2.400\text{m} \times 2\text{m} = 9.600\text{m}^2$  Bohrpfahlwände erforderlich. Hieraus resultiert ein spezifischer Preis von  $4.950.000\text{€} / 9.600\text{m}^2 = 515\text{ €/m}^2$ .

Nach Baupreislexikon ([Baupreise Oktober 2017](#)) liegen für den Raum Wuppertal die Bruttokosten für Bohrpfahlwände (1 m Durchmesser) incl. Bohrarbeiten bei  $470 - 540\text{ €/m}^2$ .

Fazit: Für die Bohrpfahlwände wurden bereits im Jahr 2002 Kosten zugrunde gelegt, welche den Einheitspreisen des Jahres 2017 entsprechen. Durch die Vermischung von unrealistisch niedrigen Baukosten in den Varianten 1 – 3 und für das Jahr 2002 zu hohen Kosten für die Bohrpfahlwände wurde die Variante 4 „kaputtgerechnet“. Aufgrund des vorhandenen Baugrundes und der begrenzten Tiefe, sind bei der Troglösung nicht zwingend kostenintensive Bohrpfahlwände erforderlich.

## **Vorplanung**

Auch für die Vorplanung liegen keine Kostenberechnungen vor. Es ist nicht nachvollziehbar wie die Kostenunterschiede in den Untervarianten A bis G entstehen.

## **Entwurfsplanung**

Die Bruttokosten für die Entwurfsplanung betragen nun  $52,926\text{ Mio.€}$  ([Feststellungsentwurf 2017](#)), bzw.  $52,963\text{ Mio.€}$  ([1.Deckblattverfahren 2019](#)) welches einem spezifischen Preis von ca.  $788\text{ €/m}^2$  entspricht.

In den letzten Jahren sind die Baukosten im Tief- und Straßenbau erheblich gestiegen, dieses wurde im vorliegenden 1. Deckblattverfahren nicht berücksichtigt. Bei einer konservativen Annahme von 15% Preissteigerung/Jahr errechnen sich die Gesamtkosten zu ca.  $70\text{ Mio.€}$ . Somit ergeben sich, entgegen der im Kapitel 7 (Unterlage 01D) getätigten Aussage, sehr wohl Änderungen zu den genehmigten Kosten.

Der Umfang der Kostenberechnung ist dem Kapitel 7 (Unterlage 01D) nicht zu entnehmen. Z.B. geht nicht hervor, inwieweit die durch den Neubau der L419 verursachten Kosten für den landschaftlichen Ausgleich, der Umbau des Lichtscheider Kreisels, die für den ÖPNV erforderliche leistungsfähige Anbindung der Heinz-Fangmann-Straße an die Obere Lichtenplatzer Straße, der Neubau der Busverknüpfungshaltestelle oder der Ausbau des Knotenpunktes Jägerhaus in den ausgewiesenen Kosten enthalten sind.

### **Variantenbewertung des RVV**

Die Variante 4 und die Tunnellösung, haben erhebliche Vorteile bezüglich Lärmschutz, Luftschadstoffe und für das Landschaftsbild. Bei entsprechender Gradientenführung müssen keine Flächen der südlich angrenzenden, nicht veräußerbaren Flächen des RVV (siehe Kapitel 3.9 dieses Einspruchs) in Anspruch genommen werden. Es entfallen ein Großteil der bis zu 7m hohen, das Landschaftsbild zerstörenden Lärmschutzwände sowie die lärmintensiven Brückenbauwerke (exponierte Lage, klappern der Fahrbahnübergänge, kein Flüsterasphalt) über der Staubenthaler und Erbschlöer Straße. Der in der Entwurfsplanung erforderliche passive Lärmschutz für 113 Wohneinheiten ist bei Realisierung der Tunnel- oder Troglösung nicht erforderlich. In der Variante 4 und Untervariante G entfallen die Untertunnelungen und somit die Angsträume an der Staubenthaler und Erbschlöer Straße.

*Für eine Nachvollziehbarkeit der errechneten Kosten, sind die Kostenschätzungen und Kostenberechnungen den Planfeststellungsunterlagen beizufügen. Der RVV fordert eine erneute Bewertung der möglichen Varianten mit einem realistischen Kostenvergleich und fairer Gewichtung der Kriterien. Die Varianten „Tunnel“ und „Troglösung mit Deckel“ sind zusätzlich in die Variantenuntersuchung aufzunehmen. Im Rahmen der erneuten Bewertung sind die tatsächlichen Baugrundverhältnisse zugrunde zu legen. Insbesondere ist zu prüfen, inwieweit für die Troglösung Bohrpfehlwände erforderlich sind. Es ist zu bedenken, dass bei Herstellung einer innerörtlichen Straße über dem Tunnel / Trog die aufwändig herzustellende Anschlussstelle Staubenthaler Straße entfallen kann, da bei dieser Lösung der Lichtscheider Kreisels diese Aufgabe übernehmen kann. Das Schutzgut Mensch muss bei der Variantenentscheidung besonders gewichtet werden.*

### 3.5. Lärm

Wie in Punkt 3.2 beschrieben liegen die im Lärmschutzgutachten (Unterlage 17.1D) zugrunde gelegten Verkehrsbelastungen (DTV) erheblich unter den DTV-Werten des Verkehrsgutachtens (Unterlage 21D). Eine Erläuterung zu den abweichenden Zahlen gibt es nicht.

Der gewählte Lärmschutzstandard wonach die Straße gebaut wird, geht aus den Unterlagen nicht hervor.

Im Kapitel 1.1.6 des Erläuterungsberichtes zum Feststellungsentwurf (Unterlage 01D) ist beschrieben, dass die L419 zu einer Bundesfernstraße hochgestuft werden soll. Es ist offensichtlich, dass dieses unmittelbar nach dem Lückenschluss zur Autobahn 1 (2.Bauabschnitt) erfolgen soll. Vor diesem Hintergrund wurde der autobahnähnliche Regelquerschnitt RQ 28 als Ausbaustandard gewählt.

In der Tabelle 26 „Übersicht schutzwürdige Nutzungen Lärm“ des Erläuterungsberichtes zum Feststellungsentwurf (Unterlage 01D) sind Bereiche aufgelistet, die in ca. 300m (Landesschulen) bis 430m (Gebäudegruppe Friedrichshöhe) zum Neubauvorhaben liegen. Jedoch fehlen die beidseitig der L419 unmittelbar angrenzenden und für die menschliche Erholung wichtigen Waldflächen des RVV. Aus der Abbildung 1 des Erläuterungsberichtes zum Lärmschutz (Unterlage 17.1D) geht hervor, dass die gesamten Ronsdorfer Anlagen nicht zum Untersuchungsgebiet gehören, obwohl im Erläuterungsbericht zum LBP mit UVU die besondere Bedeutung der Ronsdorfer Anlagen für die menschliche Erholung hervorgehoben wird:

„Als Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung gemäß ELES ergeben sich der Waldkomplex Ronsdorfer Anlagen südlich und nördlich der L 419 (Landschaftsbildeinheit 4) als historischer Waldstandort, Erholungswald der Stufe 1 (Waldflächen südlich der L 419 gemäß Waldfunktionskarte) und der guten Nutzbarkeit des Waldes als Naherholungsgebiet (engmaschiges Wegenetz klassifizierter und nicht klassifizierter Wanderwege sowie gute Zugänglichkeit von den angrenzenden Wohnsiedlungsbereichen v. a. im Südteil).“ Kapitel 5.6.1.3, S 109f

Auch im Bundes- und Landesforstgesetz wird ausdrücklich auf die wichtige Erholungsfunktion des Waldes hingewiesen.

Durch den nicht vorhandenen Lärmschutz verlieren die Ronsdorfer Anlagen die Funktion des ausgewiesenen Erholungswaldes. [Dieses hat auch der Oberbürgermeister der Stadt Wuppertal erkannt \(siehe Anlage\)](#). Damit dieses nicht geschieht, hat das Forstamt Gummersbach bei vorherigen Anhörungen den Vorschlag unterbreitet, anstelle von forstlichen Ausgleichsmaßnahmen für die Ronsdorfer Anlagen einen wirksamen Lärmschutz vorzusehen. Im Feststellungsentwurf ist dieser Vorschlag nicht enthalten, eine Abwägung hat nicht stattgefunden.

Der Überflieger Lichtscheid ist der höchste Punkt von Wuppertal und somit auch entsprechend windexponiert. Bei entsprechender Wetterlage (Südwest- bis Nordwestwind) ist bereits heute der

Verkehrslärm deutlich wahrnehmbar. Diese besonders exponierte Lage des Überfliegers wurde im Anhang A Lärmauswirkungen auf bestehende Straßenabschnitte der L418 nicht berücksichtigt.

Das Lärmschutzgutachten (Unterlage 17.1D) kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Straßenneubaumaßnahme in 7 von 9 Schutzgebieten eine Pegelerhöhung von  $> 2\text{dB(A)}$  erfolgt und dass es zu einer Überschreitung der Gesundheitsschwellenwerte in 3 der 9 Schutzgebiete stattfinden. Ein Großteil hiervon liegen im Abschnitt der L418. Die vorgelegte Entwurfsplanung sieht hierfür keine lärmindernden Maßnahmen vor.

Die Entwurfsplanung sieht lediglich einen lärmindernden Fahrbahnbelag mit  $D_{\text{StrO}} = -2\text{ dB(A)}$  vor. Die Verwendung von offenporigem Flüsterasphalt könnte jedoch eine Lärminderungen von  $5 - 10\text{ dB(A)}$  (Quelle Wikipedia) bewirken.

Im Lärmschutzgutachten wurde lediglich die vorliegende Entwurfsplanung begutachtet. Die Varianten mit konstruktiv bedingten geringeren Lärmemissionen (Tunnel, gedeckelte Troglösung, Troglösung, Flüsterasphalt) wurde im Lärmschutzgutachten nicht untersucht.

Die im Erläuterungsbericht zum Feststellungsentwurf (Unterlage 01D) genannte Länge der Lärmschutzwand LSW 3 (Süd) widerspricht sich. In Tabelle 19 erstreckt sich die Lärmschutzwand von km 1+617 bis km 2+115 und in Tabelle 26 erstreckt sie sich von km 1+600 bis km 2+100.

Die in der Tabelle 27 des Erläuterungsberichtes (Unterlage 01D) aufgelisteten betroffenen Wohneinheiten sind nicht nachvollziehbar und wahrscheinlich zu gering angegeben, z.B. weist die Siedlung „Am Knöchel“ mehr als 60 Wohneinheiten auf. In der Tabelle sind jedoch für Ronsdorf westlich Staubenthaler Straße nur 35 angegeben. Östlich der Staubenthaler Straße sind 183 Wohneinheiten angegeben. Jedoch weisen bereits das Gebäude Kurfürstenstraße 137 ca. 50 Wohneinheiten, die übrigen Gebäude in der oberen Kurfürstenstraße ca. 15 Wohneinheiten und die Straße Wolfskuhle ca. 140 Wohneinheiten auf.

Das Neubauvorhaben am Friedenshort ist in den Unterlagen nicht enthalten.

Für die unmittelbar an die Ronsdorfer Anlagen angrenzenden Straßen Friedenshort, Monhofsfeld, Engelbert-Wüster-Weg, Elfriede-Stremmel-Straße, Scheidstraße und Heinz-Fangmann-Straße wurden keine Lärmuntersuchungen durchgeführt.

Der RVV fordert:

- *Eine Korrektur bzw. Erläuterung zu den abweichenden DTV-Werten von Verkehrs- und Lärmschutzgutachten.*
- *Dass der gewählte Lärmschutzstandard eindeutig benannt wird, damit dieses auch Laien verstehen.*
- *Einen Lärmschutz über die gesamte Strecke der L418 und L419 (Sonborner Kreuz bis Brücke Blombachtal) der dem Neubaustandard für Bundesfernstraßen entspricht.*
- *Aufgrund der starken Frequentierung von erholungssuchenden Menschen sowie der Einstufung als Erholungswald in der Waldfunktionskarte, fordert der RVV, dass für die gesamten Ronsdorfer Anlagen die DIN 18005-1 mit einem Orientierungswert von 55 dB(A) anzuwenden ist. Die Lärmschutzmaßnahmen sind entsprechend zu ergänzen.*
- *Eine Überarbeitung der unzureichenden Lärmschutzbetrachtung. Hierbei sind auch alternative Entwurfsvarianten und die Lärmimmissionen des exponierten Überfliegers Lichtscheid für die Lastfälle Südwest- bis Nordwestwind sowie Überlagerungseffekte mit der neuen L419 zu begutachten.*
- *Die Lärmimmissionen im Ortsteil Ronsdorf für den Fall „Stau auf der L419“ sind zu untersuchen.*
- *Die Realisierung des Vorschlages vom Forstamt Gummersbach „Lärmschutz anstelle eines forstlichen Ausgleichs“.*
- *Die im Bericht genannten unterschiedlichen Längen der geplanten Lärmschutzwände ist aufzuklären.*
- *Die Anzahl der betroffenen Wohneinheiten ist noch einmal zu überprüfen.*
- *Die aufgrund des zusätzlichen Verkehrsaufkommens entstehenden Lärmemissionen in der Heinz-Fangmann-Straße und an der Linde sind zu ermitteln und entsprechende Minderungsmaßnahmen sind vorzusehen.*

### 3.6. Luftschadstoffe

Die Beurteilung der Schadstoffbelastungen für die angrenzenden Ortsteile ist unvollständig und fehlerhaft:

- Aus der Zusammenfassung der Luftschadstoffuntersuchungen (Unterlage 17.2D) gehen die für die Berechnungen zugrunde gelegten DTV-Werte nicht hervor. Eine Plausibilitätskontrolle des Lesers ist somit nicht möglich.
- In der Unterlage 17.2D wird auf Seite 4 mit Verweis auf das Verkehrsgutachten beschrieben, dass zwischen 2025 und 2030 mit keiner Zunahme des DTV rechnen ist. Diese Aussage ist im Verkehrsgutachten (Unterlage 21D) nicht enthalten.
- Den Luftschadstoffuntersuchungen ist zu entnehmen, dass durch das Straßenneubauvorhaben es grundsätzlich zu einem Anstieg der Feinstaub und NO<sub>x</sub>-Emissionen kommt.
- Gemäß der Internetseite des Umweltbundesamtes (BMU) wurde europaweit für NO<sub>2</sub> der 1-Stunden-Grenzwert auf 200 µg/m<sup>3</sup> festgelegt. Der Jahresgrenzwert beträgt 40 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub>. Für die Vegetation nennt das gibt das BMU einen kritischen Wert von 30 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub>. Der 1-Stunden-Grenzwert wurde in der Unterlage 17.2D nicht berechnet. Der genannte Prognosewert von 30 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> entspricht dem oben genannten kritischen Wert ab dem Schädigungen an der Vegetation zu erwarten sind. In Verbindung mit den veränderten (wärmeren) mikroklimatischen Bedingungen (siehe Punkt 3.7.7 dieses Einspruchs) sind signifikante Schädigungen an der Vegetation der Ronsdorfer Anlagen wahrscheinlich.
- Die Luftschadstoffuntersuchungen (Unterlage 17.2D) betrachten lediglich die vorliegende Entwurfsplanung. Mögliche Varianten mit konstruktiv bedingten geringeren Luftschadstoffemissionen (z.B. Tunnel, gedeckelte Troglösung) wurden nicht untersucht. Die Lösungen Tunnel und gedeckelte Troglösung verursachen für die Ronsdorfer Anlagen signifikant geringere Schadstoffbelastungen.
- Es wurden nur die Luftschadstoffe für den Bereich der Planfeststellung untersucht. Die vom Neubauvorhaben ausgehenden Schadstoffbelastungen für die Ronsdorfer Anlagen und für die angrenzenden Wohngebiete wurden nicht ermittelt.
- Im Kapitel 2.4.2 des Erläuterungsberichtes zum Feststellungsentwurf (Unterlage 01D) ist aus den Tabellen 2 (Verkehrsbelastung im Prognose-Null-Fall 2025) und 3 (Verkehrsbelastung im Planfall 1 2025) zu entnehmen, dass durch das Bauvorhaben sich die Verkehrsbelastung für die Ausfahrtstraßen aus Ronsdorf von 27.900 Kfz/24h (Prognose-Bezugs-Fall) auf 28.100 Kfz/24h (Prognose-Plan-Fall) erhöht. Diese Zahlen widerlegen die Behauptung im Kapitel 2.5, dass sich in den anliegenden Ortsteilen die Verkehrsbelastung und somit die Belastung mit Schadstoffen und Lärm verringert.
- Für die Schadstoffbelastungen wurde nur der Lastfall „fließender Verkehr“ beurteilt. Durch die Realisierung über zwei Bauabschnitte wird es über mehrere Jahre am Lichtscheider

Kreisel sowie von der Blombachtalbrücke bis zur Autobahnausfahrt Ronsdorf zu einem stockenden Verkehrsfluss kommen.

- Aus der Unterlage 21D Abbildung 21 ist zu entnehmen, dass sich an der Linde bis zur Realisierung des 2. Bauabschnittes (Anschluss an die Autobahn 1) das Verkehrsaufkommen an der Linde um 2.200 Kfz/24h erhöht. Hierzu wurden keine Immisionsuntersuchungen durchgeführt.

Der RVV fordert:

- Die für die Berechnungen zugrunde gelegten DTV Werte sind zu benennen.
- Der 1-Stunden-NO<sub>2</sub>-Grenzwert ist zu berechnen.
- Es sind die möglichen Varianten mit geringeren Luftschadstoffemissionen zu entwickeln und zu bewerten. Insbesondere sind die in Kapitel 3.7.3 dieses Einspruchs genannten Varianten zu vergleichen
- Dass die Ronsdorfer Anlagen bei den Luftschadstoffuntersuchungen berücksichtigt werden.
- Dass im Luftschadstoffgutachten die besondere Erholungsfunktion der Ronsdorfer Anlagen berücksichtigt wird.
- Eine Berücksichtigung der Ortslage Linde.
- Eine gesonderte Untersuchung für den Zeitraum bis zur Anbindung an die Autobahn 1 (2. Bauabschnitt).
- Eine Untersuchung für den Lastfall Stau.

### 3.7. Umweltverträglichkeit

#### 3.7.1. Grundsätzliches

Im Erläuterungsbericht zum LBP mit UVU sind die Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) (Unterlage 19.1.1D) womit die betroffenen Umweltgüter festgestellt und bewertet werden und der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP), welcher die landschaftlichen Eingriffs-, Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen beschreibt, nicht voneinander getrennt. Aus den textlichen Erläuterungen geht nicht hervor wie die Schutzgüter gewichtet wurden. Eine nachvollziehbare Prüfung ist somit nicht möglich.

Der Tabelle 1 der Unterlage 19.1.1D (Seite 8f) ist zu entnehmen, dass die Schutzgüter „Tiere, und Pflanzen, biologische Vielfalt“, „Boden und Wasser“ und „Mensch“ eine gleichwertige Gewichtung erhalten haben. Aufgrund der angrenzenden Ronsdorfer Anlagen mit seiner Erholungsfunktion, den Freizeiteinrichtungen Sportplatz und Reiterhof, dem Altersheim Friedenshort und den benachbarten Wohngebieten **muss das Schutzgut Mensch höher bewertet werden**. Des Weiteren ist die Tabelle 1 der Unterlage 19.1.1D in den folgenden Punkten unverständlich, bzw. unvollständig:

- Im Schutzgut „Tiere, und Pflanzen, biologische Vielfalt“ wurde die Biotopvernetzung nicht bewertet. Hier schneidet die Variante G besser ab, da durch die Überführungen der untergeordneten Straßen in den verkehrsarmen Nachtstunden ein besserer Wildwechsel möglich ist. Ferner könnten in der in der Variante G die Überführungen, ähnlich wie bei der Parkbrücke, mit Grünsteifen versehen werden. Dieses bewirkt eine weitere Verbesserung der Biotopvernetzung. Da die Varianten sehr nahe beieinander liegen (die Abweichungen in den einzelnen Kriterien liegen zwischen 0 – 15%), würde durch Hinzunahme dieses Kriteriums die Variante G im Schutzgut „Tiere, und Pflanzen, biologische Vielfalt“ gleichwertig oder besser als Variante C abschneiden.
- Für das Schutzgut „Boden und Wasser“ fehlt das Einzelkriterium „Wasser“. Durch die geringere versiegelte Fläche und geringere Verschmutzung der untergeordneten Straßen, schneidet hier die Variante G besser ab. Im Einzelkriterium „vorhandene versiegelte Fläche“ ist der Wert in der Variante C 6,36 ha und in der Variante G 6,39 ha groß. Dieses ist nicht verständlich, da diese Werte des Istzustandes gleich groß sein müssten. Im Einzelkriterium „Bodenüberformung wurde nicht berücksichtigt, dass an der Kreuzung Staubenthaler Straße das Gelände bereits heute durch den dort vorhandenen Bodenauftrag massiv anthropogen überformt ist.
- Für das Schutzgut Mensch fehlen die Einzelkriterien Lärm, Erholung und optische Beeinträchtigung. Auch in diesen Kriterien schneidet die Variante G besser ab, da das konstruktionsbedingte klappern der Fahrbahnübergänge an den Brückenbauwerken entfällt. Des Weiteren könnte in der Variante G auf der L419 durchgängig offenporiger Flüsterasphalt verlegt werden. Dieses ist an den Brückenbauwerken (Unterführungen Staubenthaler und Erbschlöer Straße) der Variante C nicht möglich.

In Anlehnung an die Kriterien der Tabelle 1 der Unterlage 19.1.1D enthält die nachfolgende Tabelle einen qualitativen Vergleich der Variante des Planfeststellungsentwurfs (Variante C) mit der Variante 4 (Troglösung). Hieraus ist ersichtlich, dass die Variante Troglösung eine erheblich bessere Lösung darstellt.

| <b>Schutzgut</b><br>Kriterium                               | <b>Variante C</b> | <b>Variante 4</b><br><b>Troglösung</b> |
|---|-------------------|--|
| <b>Schutzgut Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt</b>   |                   |  |
| Mikroklima  | --                | +                                      |
| Biotopvernetzung  | -                 | 0                                      |
| Betroffenheit von Schutzgebieten und schutzwürdigen Flächen |                   |  |
| - Landschaftsschutzgebiet                                   | --                | 0                                      |
| - Biotopkatasterflächen                                     | -                 | +                                      |
| - Biotopverbundflächen                                      | -                 | +                                      |
| Betroffenheit von Biotopkomplexen                           |                   |  |
| - Wertvoller / sehr wertvoller Komplex                      | -                 | +                                      |
| Inanspruchnahme von Waldflächen                             | --                | +                                      |
| Flächeninanspruchnahme Ronsdorfer Anlagen                   | --                | +                                      |
| Eingriffsumfang   | -                 | +                                      |
| <b>Schutzgut Boden und Wasser</b>                           |                   |  |
| Wasser  | --                | <b>0</b>                               |
| Versiegelung  | -                 | <b>0</b>                               |
| Gesamtinanspruchnahme unversiegelter Flächen                | --                | +                                      |
| Bodenüberformung  | --                | --                                     |
| <b>Schutzgut Menschen (Gewichtung Faktor 2)</b>             |                   |  |
| Lärm  | --                | +                                      |
| Erholung  | --                | -                                      |
| Optische Beeinträchtigung                                   | --                | +                                      |
| Qualität / Nutzbarkeit der querenden Straßen                | --                | 0                                      |
| Lage der Ausbaugrenze zur Wohnbebauung                      | --                | 0                                      |

Die im Planungsleitfaden Umweltverträglichkeitsprüfung des Landesbetrieb Straßenbau NRW geforderte Variantenuntersuchung zur Ermittlung der umweltverträglichsten Lösung ist nicht enthalten. Stattdessen wurden die möglichen **Varianten 1 – 4** nur überschlägig bewertet. Ein qualifizierter Variantenvergleich für die Schutzgüter Mensch, Landschaft, Pflanzen und Tiere sowie Kultur und sonstige Sachgüter hat nicht stattgefunden.

Die Tabelle 5 des Erläuterungsberichtes zum Feststellungsentwurf (Unterlage 01D) und die Bewertungsmatrix des Erläuterungsberichtes zum LBP mit UVU (Unterlage 19.1.1D, Seite 6) bewertet die im Jahr 2009 untersuchten Varianten 1 – 4. Hierin wurde die Variante 2 als beste Lösung und die Variante 2a als drittbeste Lösung bewertet. In den Einzelkriterien „Städtebauverträglichkeit“ sowie „Natur u. Umwelt“ wurden hier die Bewertung „gut / günstig“ (+) vergeben. Eine die Landschaft zerschneidende Lösung, wie sie die Varianten 2 und 2a darstellen, mit massivem Flächenverbrauch und bis zu 7m hohen Lärmschutzwänden ist städtebaulich nicht verträglich und hat massive Auswirkungen auf Natur und Landschaft. Somit ist die Bewertung „gut / günstig“ falsch.

*Der RVV fordert eine saubere Trennung von UVU und LBP. Die UVU muss einen umfangreichen Vergleich sämtlicher realisierbarer Varianten sowie eine qualifizierte Variantenbewertung, die in besonderem Maße das Schutzgut Mensch berücksichtigt, beinhalten. Die Vorgaben des Planungsleitfadens Umweltverträglichkeitsprüfung des Landesbetriebes Straßenbau NRW sind zu beachten. Die durchgeführte Bewertung ist unter Berücksichtigung der oben beschriebenen Einwände zu korrigieren.*

### **3.7.2. Untersuchungsraum**

Der Untersuchungsraum endet unmittelbar vor dem Lichtscheider Überflieger. Durch die zusätzliche Verkehrsbelastung und der exponierten Lage ändern sich jedoch hier erheblich die Lärm- und Luftschadstoffemissionen. Aufgrund der Dornbachquelle ist hier zusätzlich der Abstand zum FFH Gebiet Gelpe am geringsten.

*Daher ist auf der westlichen Seite der Untersuchungsraum entsprechend zu erweitern.*

Der Untersuchungsraum befindet sich in den besonders empfindlichen Quelleinzugsgebieten mehrerer Gewässer, auch aus diesem Grund ist der Untersuchungsraum zu vergrößern.

*Im Sinne einer objektiven und umfassenden Umweltuntersuchung fordert der RVV eine entsprechende Vergrößerung des Untersuchungsraumes.*

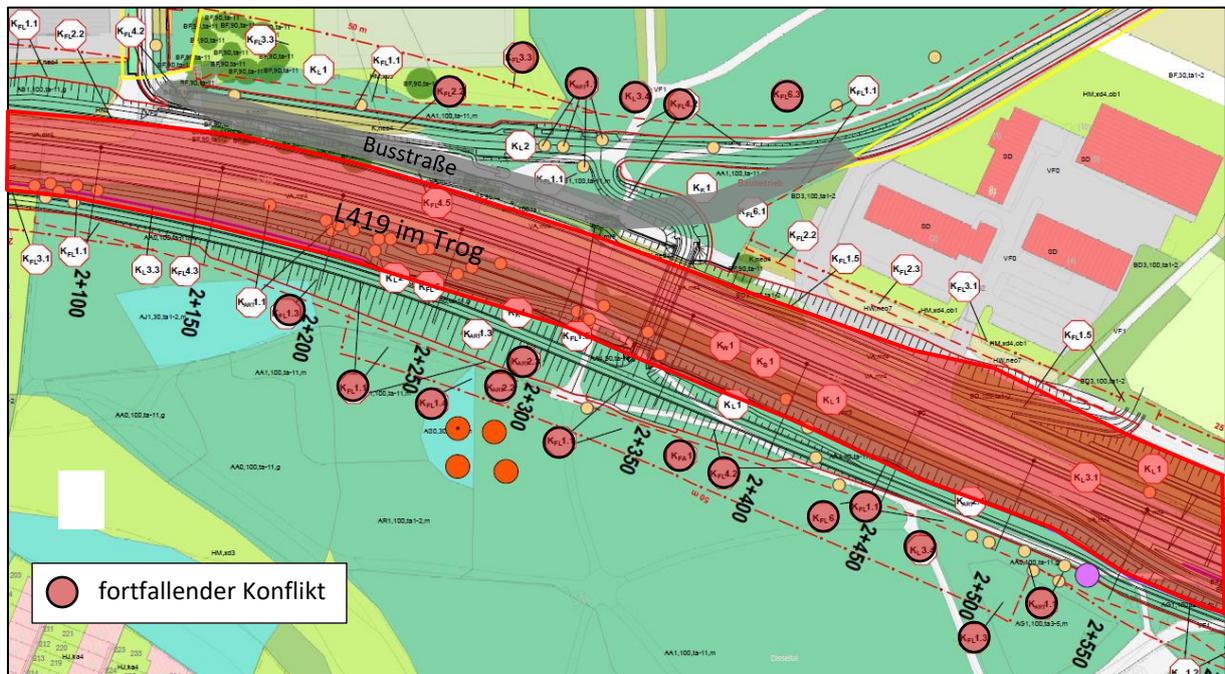
### 3.7.3. Untersuchte Varianten

Mit einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung sollen die Belastungen eines Vorhabens auf die vorhandenen Schutzgüter festgestellt werden. Hierfür sind unvoreingenommene Variantenentwicklungen und –vergleiche erforderlich, die unabhängig von vorherigen Variantenbewertungen sind. Es ist darzulegen inwieweit Ausgleichs- und Minderungsmaßnahmen zielführend sind.

Die durchgeführte Umweltverträglichkeitsuntersuchung wird diesen Ansprüchen aus den folgenden Gründen nicht gerecht:

- Die Nullvariante kein Ausbau wurde nicht betrachtet.
- Bereits im Vorfeld wurde die technisch mögliche und hinsichtlich Umwelt beste Ausbauvariante Variante Tunnel ausgeschlossen.
- Die Trogvariante mit Deckel als für die Umwelt zweitbeste Lösung wird nirgendwo erwähnt.
- Die drittbesten Varianten 3 und 4 wurden bezüglich Umweltauswirkungen nur überschlägig betrachtet und das ausschlaggebende Kriterium Kosten falsch eingeschätzt.
- Es wurden lediglich die Untervarianten C und G der Vorplanung, welche keine wirklichen Alternativen darstellen, eingehender untersucht.
- Aus dem Umweltgutachten geht hervor, dass die beiden untersuchten Varianten für das Schutzgut Mensch und das Landschaftsbild nicht geeignet sind. Konsequenzen werden hieraus nicht gezogen. Aus Kostengründen wurde die für das Schutzgut Mensch schlechtere Untervariante C ausgewählt. Die Kostenberechnungen [sind auch in den Unterlagen des 1. Deckblattverfahrens](#) nicht beigefügt.

Aus der folgenden Abbildung wird ersichtlich, dass sich bei Realisierung der Trogvariante (Variante 4) die festgestellten Konflikte für die Ronsdorfer Anlagen erheblich minimieren. Durch Optimierung der Trassenführung könnte eine Flächeninanspruchnahme der südlichen, nicht veräußerbaren, Flächen der Ronsdorfer Anlagen vermieden werden (siehe auch Kapitel 3.9 dieses Einspruchs).



Auszug aus Bestands- und Konfliktplan, Blatt 19.1.3/2 (3)

Daher fordert der RVV eine erneute, detaillierte Umweltverträglichkeitsuntersuchung für die Nullvariante, Tunnelvariante“, die „Trogvariante mit Deckel“ sowie sämtlicher in Kapitel 3.2 des Erläuterungsberichtes zum Feststellungsentwurf (Unterlage 01D) aufgelisteten Varianten.

### 3.7.4. Gewichtung der Schutzgüter

Es wurde keine Gewichtung der Schutzgüter durchgeführt.

In der Umweltverträglichkeitsuntersuchung wurde festgestellt, dass durch den Straßenneubau eine Trennwirkung für den Menschen entsteht. Wie im Erläuterungsbericht zum Entwurf (Unterlage 01D) unter Punkt 3.3.4 (Schutzgut Menschen) des Vorentwurfs beschrieben, entstehen durch die geplanten, ca. 31,5m langen Unterführungen Angsträume. Die Untervariante G der Vorplanung weist hier deutliche Vorteile gegenüber der Variante C auf Aufgrund der fehlenden Lärmschutzeinrichtungen findet eine Verlärmung der Ronsdorfer Anlagen (nördliche und südliche Flächen) statt. Diese negativen Einflüsse werden z.B. mit dem Schutzgut Boden und Wasser wo es in den Varianten C und G nur marginale Unterschiede gibt, gleichgestellt.

Aufgrund der herausragenden Erholungsfunktion der Ronsdorfer Anlagen fordert der RVV eine angemessene Gewichtung für die Schutzgüter Mensch und menschliche Gesundheit.

### 3.7.5. Flächenbilanzen

Die Flächenbilanzen sind nicht nachvollziehbar und widersprechen sich.

- In Kapitel 5.5.2 „Umweltauswirkungen Klima“ (Erläuterungsbericht zum Feststellungs-entwurf, *Unterlage 01D* Seite 123) erfolgt die Aussage, dass im Bereich der Ronsdorfer Anlagen Waldflächen von insgesamt 0,5 ha **dauerhaft beansprucht und versiegelt** werden. **Im Blatt 10/2D sind 1,955 ha Fläche des RVV als dauerhaft beansprucht ausgewiesen. Neben den versiegelten Flächen sind für die Klimabetrachtung auch die künftig nicht mehr bewaldeten Flächen (Mittelstreifen, Bankett, Böschungen) relevant. Überschlägig ermittelt sind diese Flächen 1 – 1,5 ha groß.**

In Kapitel 5.7.2 „Kulturgüter und sonstige Sachgüter“ (Erläuterungsbericht zum Feststellungs-entwurf *Unterlage 01D*, Seite 126) erfolgt die Aussage, dass aus der nördlichen Fläche der Ronsdorfer Anlagen 0,9 ha und auf den südlichen Flächen 1,35 ha Wald beansprucht werden (= 2,25 ha).

**Im Erläuterungsberichtes zum LBP mit UVU (Unterlage 19.1.1D, Seite 60) wird für die südlichen Ronsdorfer Anlagen eine Fläche von 1,66 ha genannt.**

Der im Blatt 10/2D dargestellte Grunderwerb auf den südlichen Flächen **der Ronsdorfer Anlagen** (Flurstücke 202 und 278) beträgt **insgesamt 1,682 ha** und auf der nördlichen Fläche (Flurstücke 42/1 und 633) beträgt **insgesamt 0,992 ha (= 2,674 ha)**. **Davon werden auf den südlichen Flächen des RVV 1,42 ha und auf den nördlichen Flächen 0,83 ha (einschließlich Fläche GP 2D7.1 als dauerhaft beansprucht ausgewiesen.**

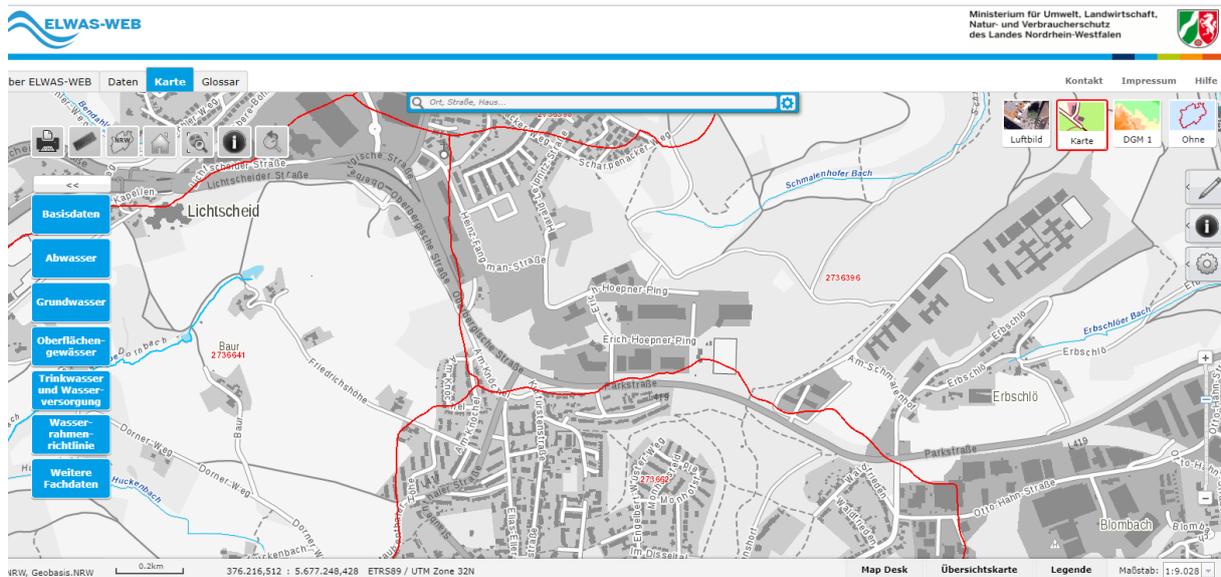
- **Gemäß Kapitel 5.3.2 Umweltauswirkungen der Anlage 01D sollen 2,25 ha vorhandene** **Fahrbahnfläche zurückgebaut und begrünt werden. Auf den Plänen sind diese Flächen nicht dargestellt.**

**Fazit:** Die Flächenangaben widersprechen sich und sind nicht nachvollziehbar. Die hierauf aufbauenden Bilanzen sind mit großer Wahrscheinlichkeit falsch.

*Daher fordert der RVV eine erneute, nachvollziehbare Flächenbilanzierung sowie eine Neuberechnung der erforderlichen Schutz-, Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen. Die Lage der 2,25 ha großen Fläche, welche entsiegelt werden soll, ist in den Lageplänen darzustellen.*

### 3.7.6. Wasser

- Im Punkt 5.4.1.1 Bestandserfassung / Oberflächengewässer des Erläuterungsberichtes zum LBP mit UVU (Unterlage 19.1.1D, Seite 80) wird im unter dem Text eingefügten Verweis <sup>11</sup> auf die Karten der Unterlage 19.1.2 verwiesen. Diese sind nicht in den Unterlagen des 1. Deckblattverfahrens enthalten.
- Im Punkt 5.4 des Erläuterungsberichtes zum Feststellungsentwurf (Unterlage 19.1.1D, Seite 121) wird behauptet, dass der Erbschlöer Bach der einzige permanent wasserführende Bach im Untersuchungsraum ist. Im Einzugsbereich des Untersuchungsraumes liegt aber auch der Schmalenhofer Bach. Dieser ist in der Unterlage 19.1.3 Blatt1D nicht dargestellt und die oben genannte Unterlage 19.1.2 fehlt.
- Nach ELWAS verläuft das Neubauvorhaben durch die Quelleinzugsgebiete der Gelpel (FFH Gebiet), des Schmalenhofer Bachs (besonders wertvoller Naturraum Scharpenacken), des Leyerbachs, des Erbschlöer Bachs und des Blombachs. Alle Gewässer führen permanent Wasser. Die Einzugsgebietsgrößen und das Wasserdargebot dieser Gewässer werden durch das Straßenbauvorhaben verändert, daher ist der Untersuchungsraum zu vergrößern und die Auswirkungen hierauf sind zu bilanzieren.



- Durch das Straßenbauvorhaben wird die in den Waldbereichen noch vorhandene natürliche Bilanz von Verdunstung, Versickerung und Abfluss nachteilig verändert. Dieses wurde in den Umweltuntersuchungen nicht untersucht. Es fehlen vergleichende Wasserbilanzen (Verdunstung, Versickerung, Oberflächenabfluss) und Bewertungen des anthropogen unbeeinflussten Zustandes, des Istzustandes und des Planungszustandes Alternativvarianten und Maßnahmen zum Erhalt der natürlichen Wasserbilanz werden nicht ausgearbeitet.
- Die Auswirkungen der Straßenentwässerung auf den Hochwasserabfluss der Gewässer wurden nicht untersucht.

- Die Fließwege und Schadpotentiale im Falle einer Sturzflut sind nicht dargestellt. Das Starkregenereignis vom 29.05.2018 zeigt, dass für die Daseinsvorsorge auch Niederschlagsereignisse betrachtet werden müssen, die seltener als einmal in 30 Jahren auftreten.
- Die für die Dimensionierung verwendete Regenreihe des Klärwerks Schwelm erstreckt sich über den Zeitraum von 1970 – 2011. Die Niederschlagsjahre 2012 – 2018 fehlen.
- Es ist nicht dokumentiert, dass die verwendete Regenreihe von den Wasserbehörden der Stadt Wuppertal und der Bezirksregierung Düsseldorf als geeignet angesehen wird.
- Der Niederschlagswasserabfluss von stark frequentierten Straßen ist stark belastet. Insbesondere sind im Niederschlagswasser schwer abbaubare (z.B. PAK) und nicht abbaubare (z.B. Schwermetalle) Substanzen sowie große Mengen Mikroplastik in Form von Reifenabrieb vorhanden. Die Wirkungspfade hierfür wurden nicht untersucht.

*Der RVV fordert für das Schutzgut Wasser eine entsprechende Ergänzung der UVU. Die Ergebnisse sind mit den in Kapitel 3.7.3 dieses Einspruchs genannten Varianten zu vergleichen. Von der oberen Wasserbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf) ist die Eignung der für die Dimensionierung verwendeten Regenreihe Klärwerk Schwelm zu bestätigen. Aufgrund der in den letzten Jahren verstärkt vorkommenden Starkregenereignisse muss die Regenreihe auch die Regen der Jahre 2012 – 2018 beinhalten. Darüber hinaus ist das Szenario „Sturzflut“ zu betrachten und deren Auswirkungen zu beschreiben.*

### **3.7.7. Klima**

Wie im Kapitel 5.5.1 des Erläuterungsberichts zum Feststellungsentwurf (Unterlage 01D Seite 122) beschrieben, werden die Ronsdorfer Anlagen im „Handlungskonzept Klima und Lufthygiene für die Stadt Wuppertal“ als „Freiflächen mit hoher Klimaaktivität“ beschrieben. Vor allem an warmen Sommertagen ist merklich zu spüren, wie die kühle, feuchte Luft aus den Ronsdorfer Anlagen hangabwärts in die angrenzenden Wohnquartiere strömt. Dieses funktioniert, weil die vorhandene Parkstraße wegen der angrenzenden hohen Bäume, deren Kronen die Fahrbahn beschatten, keine Hitzeinsel bilden kann.

Einschließlich des Radweges und der Busstraße weist die entwurfsreif geplante Untervariante C in Höhe der Ronsdorfer Anlagen eine Breite von 60 – 100 m auf. Eine großflächige Beschattung ist somit nicht mehr möglich und es wird sich bei Sonnenschein eine Hitzeinsel bilden. Dieses führt bei entsprechender Wetterlage zu einer Umkehrung der Strömungsverhältnisse. Die über der Straßenfläche entstehende warme Luft steigt auf und zieht die kühle, feuchte Waldluft aus den Anlagen heraus. Auf Seite der Wohngebiete strömt warme und trockene Luft hinein. Wohngebiete und Wald werden sich daher künftig signifikant erwärmen. Infolge der größeren Wasseraufnahmefähigkeit der wärmeren Luft wird künftig den Ronsdorfer Anlagen verstärkt Wasser entzogen. Dieses wird sich

in Form von Trockenschäden negativ auf die Vegetation auswirken. Des Weiteren erhöht sich hierdurch die Waldbrandgefahr.

Im Kapitel 5.5.2.3 des Erläuterungsberichtes zum LBP mit UVU (Unterlage 19.1.1D, Seite 95) wird festgestellt, dass der der Straßenneubau eine erhebliche klimatische Beeinträchtigung verursacht. Die im folgenden Kapitel 5.5.2.4 genannten Maßnahmen zur Kompensation sind nicht annähernd in der Lage die oben beschriebenen klimatischen Folgen zu vermeiden. Vor allem die Anlage von Baumreihen (Maßnahme A4), Säumen (A6) und Grasfluren (G2) entlang des Radweges Am Knochel und die Neubegründung von Laubwald durch Aufforstung des ehemaligen Kleingartengeländes Liesegangweg im Siedlungsbereich von Wuppertal-Elberfeld sind völlig wirkungslos.

Auch bei der Klimabetrachtung wurden die Varianten 1 – 4 sowie „Tunnel“ und „Trog mit Deckel“ nicht bewertet. Im Vergleich zur gewählten Lösung haben die Varianten 4 (Trog), „Tunnel“ und „Trog mit Deckel“ signifikante Vorteile.

*Der RVV fordert eine umfangreiche und nachvollziehbare Untersuchung und Bewertung der klimatischen Auswirkungen. Hierbei sind auch die in Kapitel 3.7.3 dieses Einspruchs genannten Varianten zu bewerten. Damit die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen wirksam sind, müssen sie ortsnahe erfolgen.*

### **3.7.8.Landschaft**

Es erfolgt keinerlei Bewertung der landschaftlich stark störenden Lärmschutzwände und Unterquerungen.

*Der RVV fordert eine umfangreiche landschaftliche Bewertung der Lärmschutzwände und Unterquerungen. Die Ergebnisse sind mit den unter 3.7.3 dieses Einspruchs genannten Varianten zu vergleichen.*

### **3.7.9.Tiere und Pflanzen**

Für die Biotope links und rechts der Parkstraße hat der geplante Straßenneubau eine stark trennende Wirkung. Dieses wird auch im Erläuterungsbericht zum LBP mit UVU (Unterlage 19.1D) und im Artenschutzbeitrag (Unterlage 19.2.2D) beschrieben. Eine hinreichende Bewertung hierfür, wie auch für die Stressfaktoren Licht und Lärm findet nicht statt. Varianten mit geringeren negativen Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt werden nicht benannt und nicht bilanziert.

Als alleinige Minderungsmaßnahme für den Verlust des Biotopverbundes wird die Parkbrücke vorgesehen. Wegen der nicht regelkonformen Gestaltung (siehe BfN-Skript 465) wird die trennende Wirkung des L419 Neubaus nur unzureichend aufgehoben. **Durch Fortfall des bisher geplanten begrünten Seitenstreifens und der Irritationsschutzwände auf der Brücke wird die in Maßen noch vorhandene biotopvernetzende Wirkung nahezu vollständig aufgehoben.** Weitere Maßnahmen zur Minimierung der trennenden Wirkung (z.B. Lärmschutz, Beleuchtungskonzept) oder zur Verbesserung der Biotopvernetzung (z.B. Überführung der Erbschlöer und Staubentaler Straße) werden nicht genannt.

Wegen der auf der Nordseite der L419 erforderlichen Gehölzentnahmen, werden die Stämme der dort verbleibenden Buchen besonnt. Aufgrund des hierdurch entstehenden Hitzestresses sterben die Bäume mittelfristig ab.

*Der RVV fordert für das Schutzgut Tiere und Pflanzen eine umfangreiche Bewertung der unter 3.7.3 dieses Einspruchs genannten Varianten sowie die Entwicklung von weiteren Maßnahmen zur Biotopvernetzung. Einer regelkonformen Gestaltung der Parkbrücke und einem effektiven Lärmschutz kommt hierbei eine besondere Bedeutung zu. Für die Flora sind die Auswirkungen der im Kapitel 3.7.7 dieses Einspruchs beschriebenen veränderten klimatischen Verhältnisse zu untersuchen. Die durch die Rodung freigestellten Buchen auf der Nordseite der L419 müssen bis zur vollständigen Entwicklung eines Strauch- und Gehölzsaumes wirksam vor Hitzestress geschützt werden. Diesbezüglich ist der landschaftspflegerische Begleitplan zu ergänzen.*

### **3.7.10. Mensch**

Wegen der Erholungsfunktion der Ronsdorfer Anlagen, der angrenzenden Siedlungen und Vereine sowie der beiden „Ronsdorfer Eingänge“ Staubenthaler Straße und Erbschlöer Straße ist in diesem Fall der Mensch der wichtigste Umweltfaktor den es zu beachten gibt. Das Schutzgut Mensch wurde aber nur oberflächlich begutachtet und gleichwertig mit den übrigen Schutzgütern bewertet.

- Die durch den Straßenneubau verursachten Lärm- und Schadstoffbelastungen in den Ronsdorfer Anlagen werden nicht bewertet.
- Unter Punkt 5.8.4 des Erläuterungsberichtes zum LBP mit UVU (*Unterlage 19.1D, Seite 127*) werden die Ronsdorfer Anlagen als kulturhistorisch bedeutende Grünanlage eingestuft. *Nach den Grunderwerbsplänen gehen von den Ronsdorfer Anlagen durch das Straßenneubauvorhaben ca. 7 % der Fläche dauerhaft verloren.* Es erfolgt keine Bewertung dieses kulturhistorischen Verlustes. Alternativen und Minderungsmaßnahmen werden nicht entwickelt.
- Der Verlust der Erholungsfunktion für die Ronsdorfer Anlagen wird nicht benannt und bewertet.
- Unter Punkt 5.8.4 des Erläuterungsberichtes zum LBP mit UVU (*Unterlage 19.1D, Seite 127*) findet sich folgende Aussage: „Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme der Ronsdorfer Anlagen südlich der L419 beträgt ca. 1,35 ha, dies sind ca. 6,5 % der Gesamtfläche des Südtails“. Diese Aussage ist falsch. Nach den Grunderwerbsplänen werden hier insgesamt 1,42 ha dauerhaft beansprucht. Bei einer Flächengröße von ca. 20 ha für den südlichen Anlagenteil errechnet sich die dauerhaft verloren gegangene Fläche zu ca. 7 %. Addiert man die ausgewiesenen Flächen mit dauerhafter Beschränkung hinzu vergrößert sich die in Anspruch genommene Fläche auf 1,68 ha, welches einem Anteil von ca. 8,5 % entspricht.

- Dem Lärmschutzgutachten (Unterlage 17.1D) und der Seite 124 des Erläuterungsberichtes zum LBP mit UVU (Unterlage 19.1.1D) ist zu entnehmen, dass bei Realisierung des vorliegenden Entwurfs 113 Wohneinheiten mit zusätzlichem passiven Lärmschutz zu versehen sind. Bei 2,5 Personen/Haushalt sind hiervon  $113 \times 2,5 = 283$  Menschen betroffen. Die Auswirkungen für diese Personengruppe (z.B. gesundheitliche Beeinträchtigungen, eingeschränkte Nutzung der Gärten und Balkone, Erwärmung der Wohnungen im Sommer wegen nicht möglicher Belüftung, Wertverlust der Immobilien) werden nicht benannt und bewertet.
- Die Mitgliederzahlen und Auswirkungen auf die vom Straßenneubau betroffenen Vereine (RVV, TSV Reit- & Fahrverein Erbschlö) wurden nicht erhoben.
- Die Auswirkungen des Straßenneubaus auf die Kinder des Kindergartens am Schliemannweg wurden nicht erfasst.
- Die Angsträume „Untertunnelung der Erbschlöer und Staubenthaler Straße“ werden nicht benannt und bewertet.
- Alternativen zum vorliegenden Entwurf und Minderungsmaßnahmen wurden nicht geprüft.

*Die Auswirkungen des Straßenneubauvorhabens auf den Menschen sind umfangreich und unter Hinzuziehung der unter 3.7.3 dieses Einspruchs genannten Varianten zu analysieren. Hierbei muss der größtmögliche Schutz für die betroffenen Menschen im Vordergrund stehen. Es sind wirkungsvolle Alternativen und Minderungsmaßnahmen zu entwickeln.*

### **3.7.11. Artenschutz**

Auf die Tierwelt hat der Straßenneubau eine stark trennende Wirkung und es entstehen starke Lärm- Schadstoff- und Lichtemissionen.

*Die vorgefundenen Tierarten müssen diesbezüglich begutachtet werden. Es ist herauszuarbeiten wie sich hierauf die unter 3.7.3 dieses Einspruchs genannten Varianten auswirken.*

Im Kapitel 7.1.3 des Artenschutzbeitrags (Unterlage 19.2.2D) werden für den Prognose-Plan-Fall mit  $DTV = 48.700 \text{ KFZ}/24\text{h}$  bzw.  $DTV = 39.200 \text{ KFZ}/24\text{h}$  die Verkehrsbelastungen des Erläuterungsberichtes zum Feststellungsentwurf (Unterlage 01D) und nicht die höheren Verkehrsbelastungen des Verkehrsgutachtens (Unterlage 21D,  $DTV = 58.600 \text{ KFZ}/24\text{h}$ , bzw.  $46.100 \text{ KFZ}/24\text{h}$ ) genannt. Somit wurde im Artenschutzbeitrag eine zu geringe Verkehrsbelastung zugrunde gelegt.

*Der RVV fordert, dass im Artenschutzbeitrag die korrekten Verkehrsbelastungen zugrundegelegt werden.*

### **3.7.12. Landschaftpflegerische Maßnahmen**

Auf der Seite 137 des Erläuterungsberichtes zum LBP mit UVU ([Unterlage 19.1.1D](#)) steht, dass die Stadt Wuppertal, das Regionalforstamt und der Wupperverband Vorschläge für Kompensationsmaßnahmen gemacht haben. Es geht jedoch nicht hervor um welche es sich handelt und wie diese bewertet wurden.

*Die vorgeschlagenen Maßnahmen sowie deren Bewertung sind darzustellen. Warum wurde der Vorschlag des Forstamtes Gummersbach „Lärmschutz anstelle eines forstlichen Ausgleichs“ nicht in die Planung aufgenommen?*

In Kapitel 5.5.2 des Erläuterungsberichtes zum Feststellungsentwurf ([Unterlage 01D, Seite 123 f](#)) und im Kapitel 5.5.2.4 des Erläuterungsberichtes zum LBP mit UVU ([Unterlage 19.1.1D, Seite 95 f](#)) wird beschrieben, dass durch das Straßenneubauvorhaben die Luftregeneration vermindert wird. Neben der Schaffung von klimaverbessernden Strukturen im Umfeld der Straße, wird die Maßnahme E3 Liesegangweg, welche eine Aufforstung vorsieht, genannt. Der Liesegangweg befindet sich in Elberfeld an der unteren Ronsdorfer Straße. Er liegt auf einer Höhe von ca. 200 müNHN und ist ca. 3 km von der Parkstraße (ca. 330 müNHN) entfernt. Für den Standort Parkstraße ist diese Maßnahme völlig unwirksam ([siehe auch Kapitel 3.7.7 dieses Einspruchs](#)).

*Der RVV fordert für die Luftregeneration am Standort Parkstraße eine geeignetere Maßnahme als die Maßnahme E3 Liesegangweg.*

## 3.8. Entwurf

### 3.8.1. Fahrbahnbefestigung

Aus Gründen des größtmöglichen Lärmschutzes fordert der RVV eine durchgehende (d.h. auch auf den Brückenbauwerken) Befestigung mit *offenporigem Flüsterasphalt*.

### 3.8.2. Parkbrücke

Über die Parkbrücke soll der Fußgänger-, der Rad- und forstwirtschaftliche Verkehr geführt werden. Zusätzlich muss die Brücke die wichtige Funktion der Biotopvernetzung erfüllen, da die neue Straße aufgrund der Breite, den Lärmschutzwänden und Wildschutzzäunen vollständig die Biotopvernetzung verhindert. Infolge einer mangelnden Biotopvernetzung würde der südliche Teil der Ronsdorfer Anlagen hinsichtlich Artenvielfalt verarmen. Im Feststellungsentwurf ist nicht beschrieben wie über die neue Parkbrücke der Wildwechsel funktionieren soll. Es ist festzustellen, dass der vorliegende Entwurf nicht annähernd dem Regelwerk des Bundesamtes für Naturschutz „Grünbrücken Faunatunnel und Tierdurchlässe Anforderungen an Querungshilfen“ (BfN-Skripten 465) entspricht. Ferner hat der vorliegende Entwurf die folgenden Mängel:

- Nach Kapitel 4.7 des Erläuterungsberichtes zum Feststellungsentwurf ([Unterlage 01D, Seite 76](#)) soll die 8 m breite Brücke eine 4 m breite Mischverkehrsfläche und einen beidseitigen 2,0 m breiten Streifen als Ausweichfläche erhalten. Im Querschnitt S7 des Lageplans (Blatt-Nr.: 5/2D) ist wegen der Geländeeranlage diese *beidseitige* Ausweichfläche jedoch nur 1,5 m breit. Die Ausweichfläche ist nach diesem Querschnitt mit für den Wildwechsel ungeeignetem Pflaster versehen.  
Im Kapitel 5.2.2.2 „Maßnahmen zur Vermeidung von Beeinträchtigungen“ des Erläuterungsberichtes zum LBP mit UVU ([Unterlage 19.1.1D](#)) wird wieder ein 2 m breiter *seitlicher Streifen für die Querung von Tierarten* genannt.
- Die in den Planfeststellungsunterlagen des Jahres 2017 genannte Kraut- und Strauchvegetation auf den Seitenstreifen der Parkbrücke sowie die 2 m hohen Irritationsschutzwände auf dem Brückenbauwerk wurden in den vorliegenden Unterlagen ersatzlos gestrichen.  
Es ist festzustellen, dass in den überarbeiteten Unterlagen des 1. Deckblattverfahrens die biotopvernetzende Funktion der Parkbrücke aufgegeben wurde. In den Bilanzierungen des LBP wird die biotopvernetzende Wirkung jedoch noch berücksichtigt.
- *Bezüglich der Breite des Seitenstreifens widersprechen sich die eingereichten Unterlagen.* Bei Realisierung des Querschnittes S7 ist die Bilanzierung des LBP falsch.
- Es ist nicht dargestellt ob Feuerwehr oder Rettungsfahrzeuge mit den geplanten Kurvenradien klar kommen
- Die vorliegenden Unterlagen haben keine Entwurfsreife.

*Der RVV fordert, dass die Vorgaben des BfN-Skriptes 465 erfüllt werden. Es ist der Nachweis einer funktionierenden Biotopvernetzung über die Parkbrücke zu erbringen. Für den Wildwechsel sind auf der Parkbrücke die beidseitigen Seitenstreifen zu begrünen und es sind Irritationsschutzwände vorzusehen. Die festgestellten Widersprüche im Feststellungsentwurf sind zu beheben. Mittels Schlepplinien ist nachzuweisen, dass forstwirtschaftliche sowie Rettungs- und Einsatzfahrzeuge über die Brücke kommen. Die Brücke ist für den forstwirtschaftlichen Verkehr freizugeben. Die Unterlagen zur Parkbrücke müssen Entwurfsreife haben.*

Da die Brücke eine autobahnähnliche Straße quert ist eine Unterhaltung durch den RVV nicht möglich. Der RVV lehnt eine Verkehrssicherungs- und Erhaltungspflicht für die Brücke ab.

### **3.8.3. Radweg**

Nach Blatt 5/2D wird das Wegenetz der südlichen Ronsdorfer Anlagen, wie im Besprechungstermin vom 28.08.2019 beschlossen, über vier Anbindungen an den Radweg anschlossen. Zusätzlich ist in Höhe der Parkbrücke ein Fußweg in der Neigung der geplanten Böschung vorgesehen. Im Erläuterungsbericht des Feststellungsentwurfs (Unterlage 01D, Seite 54 und im Kapitel 5.6.2.3 des Erläuterungsberichtes zum LBP (Unterlage 19.1.1D, Seite 114) werden jedoch nur drei Wegeanschlüsse genannt. Hier widersprechen sich die Unterlagen. Der uns zugesagte Nachweis über die ausreichenden Radien der Zuwegungen ist in den Plänen nicht enthalten.

Die Nordbahntrasse, eine noch zu entwickelnde leistungsfähige Radverkehrsachse im Tal der Wupper und der Radweg entlang der L419/L419 sind die wichtigsten Radverkehrsachsen der Stadt Wuppertal. Es ist festzustellen, dass der Verkehr auf dem vorhandenen Radweg, trotz des derzeit sehr schlechten Zustandes, erheblich zugenommen hat. Daher ist es wichtig, dass künftig hier eine schnelle und leistungsfähige Radwegeverbindung geschaffen wird. Durch die an den Kreuzungen Staubenthaler Straße und Erbschlöer Straße vorgesehenen signalgesteuerten Querungen ist dieses nicht möglich. Die geplante Radwegbreite von 2,4 m nordwestlich des Knotens Erbschö ist für einen zeitgemäßen Radweg zu schmal. Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern sind hier zu erwarten. Des Weiteren könnten die östlich der Erbschlöer Straße vorgesehene Heranführung des Radweges an die Außenkante des Banketts und die Verflechtung mit der Straße Waldfrieden Gefahrenpunkte darstellen.

*Die Widersprüche bezüglich der südlichen Anschlusspunkte in den eingereichten Unterlagen sind zu beheben. Der RVV fordert vier Anbindungen, so wie sie im Plan 5.2D dargestellt sind. Mittels Schlepplinien ist nachzuweisen, dass forstwirtschaftliche sowie Rettungs- und Einsatzfahrzeuge von den Ronsdorfer Anlagen auf den Radweg gelangen. Der Radweg ist für den forstwirtschaftlichen Verkehr freizugeben.*

*Es ist darzustellen wie der neue Radweg ins Radverkehrskonzept der Stadt Wuppertal eingebunden ist. Es ist darzulegen, inwieweit der Radweg für den künftig steigenden Radverkehr ausreichend leistungsfähig ist. Die oben genannten Gefahrenpunkte sind zu entschärfen. Für einen zügigen und gefahrlosen Radverkehr sind an der Staubenthaler und Erbschlöer Straße kreuzungsfreie Wegeführungen zu entwickeln, Es ist zu regeln, wer für die Beseitigung von Müllablagerungen und für den Räumdienst zuständig ist.*

Da der Radweg Bestandteil eines übergeordneten Radwegenetzes ist, übernimmt der RVV keine Verkehrssicherung- und Erhaltungspflichten.

#### **3.8.4. Busstraße**

Wegen der Niederschlagswasserbelastung und der hiermit verbundenen Verschmutzungsgefahr für den Waldboden akzeptiert der RVV keinen Niederschlagsabfluss von der Busstraße in die Waldflächen. Gemäß Blatt 5/2D ist nur eine Zuwegung zum nördlichen Anlagenteil angedeutet. Aus der Plandarstellung ist nicht eindeutig erkennbar, dass es sich hier um eine Zufahrt zu den nördlichen Ronsdorfer Anlagen handelt. Die hier vorhandene Kennzeichnung 2.7 ist im Regelungsverzeichnis nicht vorhanden. Wegen der ungünstigen Lage zur gegenüberliegenden Rampe der Parkbrücke ist die Andienung für forstwirtschaftliche Fahrzeuge nicht möglich.

*Der RVV fordert die Wiederherstellung der beiden vorhandenen Zuwegungen. Hierbei muss eine Zuwegung für forstwirtschaftliche sowie Rettungs- und Einsatzfahrzeuge geeignet sein. Es ist zu regeln, wer für die Beseitigung von Müllablagerungen zuständig ist.*

#### **3.8.5. Unterführungen**

In der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (Unterlage 19.1.1D) wurde festgestellt, dass die Unterführungen Angsträume sind. Im Kapitel 3.3.4 des Erläuterungsberichtes zum Feststellungsentwurf (Unterlage 01D) steht auf Seite 47 dass die Unterführungen im Sinne der Attraktivität und Sicherheit voll einsehbar, gut beleuchtet sowie mit sauber wirkendem und gut sauber zu haltendem Material verkleidet sein müssen. Nach der Entwurfsbeschreibung im Kapitel 4.7 ist dieses nicht vorgesehen. Der Entwurf für die Unterführungen entspricht somit nicht den genannten Anforderungen.

*Daher sind der Entwurf und die Kostenberechnung zu ergänzen. Die geforderte Verkleidung und Beleuchtung sind zu ergänzen. Die Kostenberechnung ist diesbezüglich anzupassen. Die Reinigungsintervalle, deren Zuständigkeiten und Kosten sind zu benennen.*

### **3.8.6. Entwässerung**

An mehreren Stellen wird das von den Straßenflächen abfließende Regenwasser an die bestehende Entwässerungsinfrastruktur angeschlossen. Es fehlen die Nachweise, dass hierfür die vorhandenen Kanäle und Bauwerke ausreichend dimensioniert sind und dass die vorhandenen Genehmigungen bereits den zusätzlichen Flächenanschluss beinhalten. Es wurde nicht untersucht, wie sich die Regenwassereinleitungen auf die Gewässerökologie und den Hochwasserschutz auswirken.

*Es ist zu beschreiben inwieweit die Straßenentwässerung in den vorhandenen Genehmigungen enthalten ist und ob die vorhandenen Regenbecken noch eine ausreichende Reinigungs- und Rückhalteleistung haben.*

### **3.8.7. Beleuchtung**

Im Erläuterungsbericht zum Feststellungsentwurf ([Unterlage 01D](#)) fehlen Angaben zur Beleuchtung. In den Umweltuntersuchungen wurden die Auswirkungen auf die Tierwelt nicht begutachtet. Da die Beleuchtung negative Auswirkungen auf nachtaktive Tiere haben kann, muss die geplante Beleuchtung im Feststellungsentwurf beschrieben werden.

Hinweis: Wegen der vorkommenden Fledermäuse sind auf dem unmittelbar angrenzenden Areal der Landesbauten besondere Leuchtkörper installiert worden.

*Die vorgesehene Beleuchtung ist zu beschreiben. Es sind für nachtaktive Tiere verträgliche Leuchtmittel zu verwenden.*

## **3.9. Grunderwerb**

Im Kaufvertrag für die nördlichen Flächen ist festgelegt dass im Falle eines Straßenneubaus ein Rückkauf der benötigten Flächen zum damaligen Kaufpreis zu erfolgen hat.

Nach der durch die Bezirksregierung genehmigten Satzung des RVV dürfen darüber hinaus keine Flächen veräußert werden. Daher können die benötigten Flächen auf der Südseite der L419 (Flurstücke 202, 278) nicht veräußert werden. [Hierauf wurde seitens des RVV in der Besprechung vom 28.08.2018 hingewiesen \(siehe Anlage\)](#)

## **3.10. Bauzeit**

- Der RVV stellt fest, dass in den Plänen und Erläuterungen keine baubedingten Flächen (z.B. Baustelleneinrichtungen), welche über die dargestellte Planfeststellungsgrenze hinausgehen benötigt werden.
- Viele Erholungssuchende wandern vom südlichen in die nördlichen Ronsdorfer Anlagen. Zur Unterhaltung müssen wir auch jederzeit mit dem Schlepper in den nördlichen Anlagenteil fahren können.

- Im Kapitel 9 des Erläuterungsberichtes zum Feststellungsentwurf (Unterlage 01D) ist nicht beschrieben, wie während der Bauzeit die dauerhafte Zuwegung für die Fußgänger und für unseren Schlepper vom südlichen zum nördlichen Anlagenteil gewährleistet ist.
- Die Baubeschreibung (Unterlage 01D Kapitel 9) enthält keine Angaben über die Dauer der einzelnen Tätigkeiten. Ebenfalls fehlen Angaben zum Verkehrsaufkommen der baubedingt entstehenden Ausweichrouten. Somit können die Beeinträchtigungen nicht abgeschätzt werden.
- Die Auswirkungen auf mögliche Einsatzfahrten der Rettungsdienste werden nicht beschrieben. Dieses ist jedoch erforderlich, da sämtliche Rettungsfahrten zum Stadtteil Ronsdorf über die L419 erfolgen.
- Es fehlen Angaben zur Taktung der geplanten Shuttlebusse.

*Der RVV fordert eine Ergänzung / Überarbeitung des Kapitels 9 der Unterlage 01 mit den folgenden Inhaltspunkten:*

- *Darstellung der Bauzeiten*
- *Darstellung der baubedingt entstehenden Ausweichrouten und quantitative Benennung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens sowie der hierdurch verursachten Emissionen.*
- *Beschreibung der Einsatzwege für Rettungsfahrzeuge in den einzelnen Bauphasen, einschließlich deren Fahrzeiten.*
- *Beschreibung der Auswirkungen auf den ÖPNV und Benennung der Taktzeiten für den Busshuttle.*

*Des Weiteren fordert der RVV eine dauerhafte Querungsmöglichkeit zwischen dem südlichen und nördlichen Teil der Ronsdorfer Anlagen sowie eine dauerhafte Zuwegungsmöglichkeit für unseren Schlepper.*

- *Baubedingte Ausweichrouten für den Radverkehr durch die Ronsdorfer Anlagen sind wegen der zu erwartenden Radverkehrsbelastung und den Konflikten mit den Fußgängern nicht möglich*
- *Für die Bauarbeiten entlang der Ronsdorfer Anlagen fordert der RVV eine ökologische Baubegleitung.*
- *Der Vorstand des Ronsdorfer Verschönerungsvereins ist rechtzeitig über Bautätigkeiten, welche die Ronsdorfer Anlagen betreffen oder Auswirkungen hierauf haben, zu informieren.*

### **3.11. Besprechung vom 28.08.2018 bei Straßen NRW**

Am 28.08.2018 fand eine Besprechung bei Straßen NRW statt. Bei diesem Termins wurden die der im Rahmen der Offenlegung vom November 2017 geäußerten Einsprüche des RVV besprochen. Die folgenden Zusagen wurden im vorliegenden Deckblattverfahren nicht berücksichtigt (siehe Anlage):

- Vom Radweg in den südlichen Teil der Anlagen wurden vier Zuwegungen zugesagt. In den Unterlagen des 1. Deckblattverfahrens finden sich hierzu widersprüchliche Angaben.
- Der zugesagte Nachweis der Radien an den Zuwegungen wurde nicht erbracht.
- Ein vergleichender Plan, der die Ronsdorfer Anlagen für den Ist- und Planzustand darstellt fehlt in den Unterlagen des 1. Deckblattverfahrens
- Die Unterlagen des 1. Deckblattverfahrens enthalten keine Baulogistikplanung.
- In den Unterlagen des 1. Deckblattverfahrens sind auf dem südlichen Radweg keine Hydranten vorgesehen, eine Abstimmung mit der Feuerwehr ist nicht dokumentiert.
- Der begrünte Seitenstreifen auf der Parkbrücke wurde ersatzlos gestrichen. In Verbindung mit den ebenfalls fortfallenden Sichtschutzwänden, ist ein nennenswerter Wildwechsel nun nicht mehr möglich.
- In den Unterlagen des 1. Deckblattverfahrens finden sich keine Hinweise zu einer artenschutzgerechten Beleuchtung.

*Der RVV bittet um Einarbeitung dieser Zusagen*

**Der RVV kann aus den obig formulierten Begründungen den jetzigen Straßenneubauplänen nicht zustimmen.**

**Wuppertal den 15.11.2019**

**Der Vorstand des Ronsdorfer Verschönerungsvereins**

**Anlagen:**

**01 Besprechungsprotokoll vom 28.08.2018**

**02 Schreiben des Oberbürgermeisters der Stadt Wuppertal**

**Anlage 01**

**Besprechungsprotokoll vom 28.08.2018**

## Besprechungsprotokoll

|                         |  |                   |            |
|-------------------------|--|-------------------|------------|
| <b>Teilnehmer:</b>      | Herr Früh<br>Frau Hupertz<br>Herr Mendekli<br>Herr Heil<br>Herr Schwefringhaus<br>Herr Lösel | <b>Verteiler:</b> | Herr Kolks |
| <b>Thema:</b>           | <b>L 419, Ausbau Wuppertal Lichtscheid bis Erbschlö, 1. BA: Feststellungsentwurf</b>         |                   |            |
| <b>Besprechung vom:</b> | 28.08.2018   |                   |            |
| <b>in der Zeit von:</b> | 13:45 Uhr - 15:15 Uhr  |                   |            |
| <b>Besprechungsort:</b> | RNL Rhein Berg – AS Köln, Raum: 1.18   |                   |            |
| <b>Protokoll:</b>       | Herr Mendekli  |                   |            |
| <b>Nächster Termin:</b> | -  |                   |            |
| <b>Datum:</b>           | -  |                   |            |
| <b>Uhrzeit:</b>         | -  |                   |            |
| <b>Ort:</b>             | -  |                   |            |

| Lfd - Nr. | Kateg. | Sachverhalt  | ab | Verantwrtl.  | Termin |
|-----------|--------|--|----|--------------|--------|
| 1         |        | <b>Allgemeines</b>   |    |              |        |
|           | I      | <p>Herr Fröh begrüßt die Teilnehmer. Es wird erwähnt, dass potentiell aus der Einwendung des Ronsdorfer Verschönerungsvereins (RVV) resultierende Änderungen die hauptsächlichlichen Themen des Besprechungstermins darstellen.</p> <p>Aus diesem Grund wird klargestellt, dass nicht die Einwendung als solche vollständig in diesem Termin abgehandelt wird, da eine ausführliche Stellungnahme in der Synopse erfolgt ist. Die Zusendung der Synopse wird durch die Bezirksregierung Düsseldorf in Vorbereitung auf den Erörterungstermin geschehen.</p> <p>Daher sollen lediglich die Aspekte abgestimmt werden, die unter Umständen planerische Änderungen nach sich ziehen und im Rahmen des ersten Deckblattes im Planfeststellungs- verfahren berücksichtigt werden.</p> |    |              |        |
| 2         |        | <b>Technische Aspekte</b>  |    |              |        |
|           | A      | <p>Der RVV kritisiert an der vorliegenden Planung des Feststellungsentwurfes, dass der Radweg südlich der L 419 eine Anbindung für bereits bestehende Waldwege erhalten muss. Der in der Einwendung angesprochene Bereich verläuft von ca. Bau-km 2+080 bis Bau-km 2+570.</p> <p>Hier werden fünf Anbindungen gefordert sowie ein Nachweis über ausreichende Radien mittels Schlepplkurven, um den Einsatz von forstwirtschaftlichen Fahrzeugen und Rettungs- und Einsatzfahrzeugen von den Ronsdorfer Anlagen auf den Radweg zu gewährleisten.</p>  |    | Büro Arcadis |        |
|           | B      | <p>Der Forderung des RVV wird zugestimmt. Ein Nachweis über die ausreichenden Radien wird erbracht. Ebenso werden die Anbindungen an sich planerisch berücksichtigt. Hierzu wurde eine Planunterlage mit der Darstellung von vier Anbindungsstellen übergeben. Eine fünfte kann entfallen, da sie sich im unmittelbaren Gabelungsbereich der am weitesten östlich befindlichen Anbindung befinden würde.</p>   |    |              |        |
|           | F      | <p>Darüber hinaus wird die Frage gestellt, ob und wie die Verkehrsverbindung während der Bauzeit zwischen der nördlichen und südlichen Seite der L 419 möglich sein wird, insbesondere im Hinblick auf den Einsatz von forstwirtschaftlichen Fahrzeugen. Außerdem wird nach einem Plan gefragt, der einen Vergleich zwischen Ist- und Planzustand der Ronsdorfer Anlagen aufzeigen soll.</p>   |    |              |        |



| Lfd. Nr. | Kat.-teg. | Sachverhalt  | ab | Verantwrtl.            | Termin |
|----------|-----------|--|----|------------------------|--------|
|          | B         | <p>Für die Abwicklung der Verkehre während der Bauzeit wird eigens eine Baulogistikplanung aufgestellt. Diese berücksichtigt auch die Situation der Ronsdorfer Anlagen sowie eine fortlaufende Information der Öffentlichkeit.</p> <p>Eine Planunterlage mit vergleichender Darstellung zwischen dem Ist- und Planzustand wird dem RVV zugesagt.</p> <p>Der Frage zu Eigentum und Unterhaltungspflicht des Rad/Gehweges in den südlichen Ronsdorfer Anlagen wird nachgegangen und im Regelungsverzeichnis zum Deckblatt beschrieben.</p> <p>Der Forderung nach einer Vermeidung eines Niederschlagsabflusses von der Bustrasse in die Waldflächen wird entsprochen.</p> <p>Der südlich der L 419 verlaufende Radweg dient der Feuerwehr zu Einsatzzwecken. Insofern wird die Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Feuerwehr Hydranten zur Wasserentnahme vorsehen.</p> |    | Büro Arcadis, Mendekli |        |
| 3        |           | <b>Grunderwerb</b>   |    |                        |        |
|          | F         | In den Grunderwerbsunterlagen zum Ausbau der L 419 in Wuppertal sind für den südlichen Bereich (Flurstücke 202 und 278) Erwerbsflächen ausgewiesen, die sich im Eigentum des RVV befinden und gemäß der durch die Bezirksregierung genehmigten Satzung des RVV keine Veräußerungen erfolgen können.  |    |                        |        |
|          | B         | Eine Abklärung der Vorgehensweise wird in Abstimmung mit der Bezirksregierung erfolgen.  |    |                        |        |
| 4        |           | <b>Landespflege</b>  |    |                        |        |
|          | A         | Der RVV fordert eine Begrünung des Randstreifens der Parkbrücke und die schriftliche Fixierung in den Feststellungsunterlagen.   |    |                        |        |
|          | B         | Die Forderung wird im Rahmen des Deckblattverfahrens geprüft. Eine Ergänzung erfolgt ggf. im Erläuterungsbericht.  |    |                        |        |
|          | A         | Der RVV weist auf den im Bereich der L419 heute befindlichen Fledermausbestand hin, welcher u.a. auch bei den neuen Landesschulen im Hinblick auf die dort verwandten Leuchtmittel Berücksichtigung fand.  |    |                        |        |
|          | B         | Im Rahmen der Ausführungsplanung für die L 419 werden die Details ggf. erforderlicher Beleuchtungsmaßnahmen unter Beachtung der Verwendung artenschutzgerechter Leuchtmittel bestimmt.   |    |                        |        |

| Lfd. Nr. | Kateg. | Sachverhalt   | ab | Verantwrtl. | Termin |
|----------|--------|---|----|-------------|--------|
|          |        | <p>Der RVV führt aus, dass die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) enthaltenen Flächenumfänge/-bilanzen widersprüchlich sind bzw. sonstigen Angaben in den Planfeststellungsunterlagen widersprechen.</p> <p>Die im LBP enthaltenen Flächenbilanzen wurden aufgrund des Einwands des RVV erneut geprüft; sie sind korrekt. Es wird darauf hingewiesen, dass die Zahlenwerte sich auf unterschiedliche Sachverhalte beziehen; der jeweilige Kontext ist hier zu berücksichtigen. Bei der Inanspruchnahme von Wald ist z. B. zwischen der anlage- und baubedingten Inanspruchnahme zu unterscheiden. Beim Thema Klima (Unterlage 19.1.1, Kap. 5.5.2) ist der dauerhafte Verlust von klimarelevanten Vegetationsstrukturen durch Versiegelung nur im Bereich der Ronsdorfer Anlagen gemeint.</p> |    |             |        |

Aufgestellt

Köln, 17.09.2018  
gez. Savas Mendekli

Gesehen

Köln, 17.09.2018  
gez. Andreas Früh

**Anlage 02**

**Schreiben des Oberbürgermeisters der Stadt Wuppertal**



**Der Oberbürgermeister  
der Stadt Wuppertal**

**Anschrift**  
Rathaus  
Johannes-Rau-Platz 1  
42275 Wuppertal

**Telefon**  
+49 202 563 6815

**Telefax**  
+49 202 563 8020

**E-Mail**  
oberbuergemeister  
@stadt.wuppertal.de

Stadt Wuppertal – Oberbürgermeister - 42269 Wuppertal

Herrn  
Bernd Drache

Email: bernd-drache@t-online.de

29.10.2019

—  
Sehr geehrter Herr Drache,

über Ihren Brief und Ihre positive Rückmeldung zu meiner Arbeit als Oberbürgermeister habe ich mich sehr gefreut.

Ihr Hinweis auf den möglichen Lärmschutz im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der L 419 ist richtig.

—  
Ich habe bei all meinen Gesprächen mit der Politik und dem Land immer darauf hingewiesen, dass ein ausreichender Lärmschutz dringend notwendig ist und dies auch in verschiedenen Schreiben gefordert. Dabei habe ich stets konkret die Bereiche der angrenzenden Wohnbebauung, des Sportplatzes und selbstverständlich der Ronsdorfer Anlagen genannt. Denn ich stimme Ihnen zu, dass das Naherholungsgebiet Ihres Verschönerungsvereins seine Attraktivität nur erhalten kann, wenn ausreichender Lärmschutz gegeben ist.

Deshalb werde ich auch in Zukunft diese Forderungen aufrechterhalten.

Ihnen, sehr geehrter Herr Drache, weiterhin alles Gute.

Mit freundlichem Gruß

Andreas Mücke

**STADT WUPPERTAL / DER OBERBÜRGERMEISTER**