

Bezirksregierung Düsseldorf



Az.: 25.04.01.01-02/17

Planfeststellungsbeschluss

für

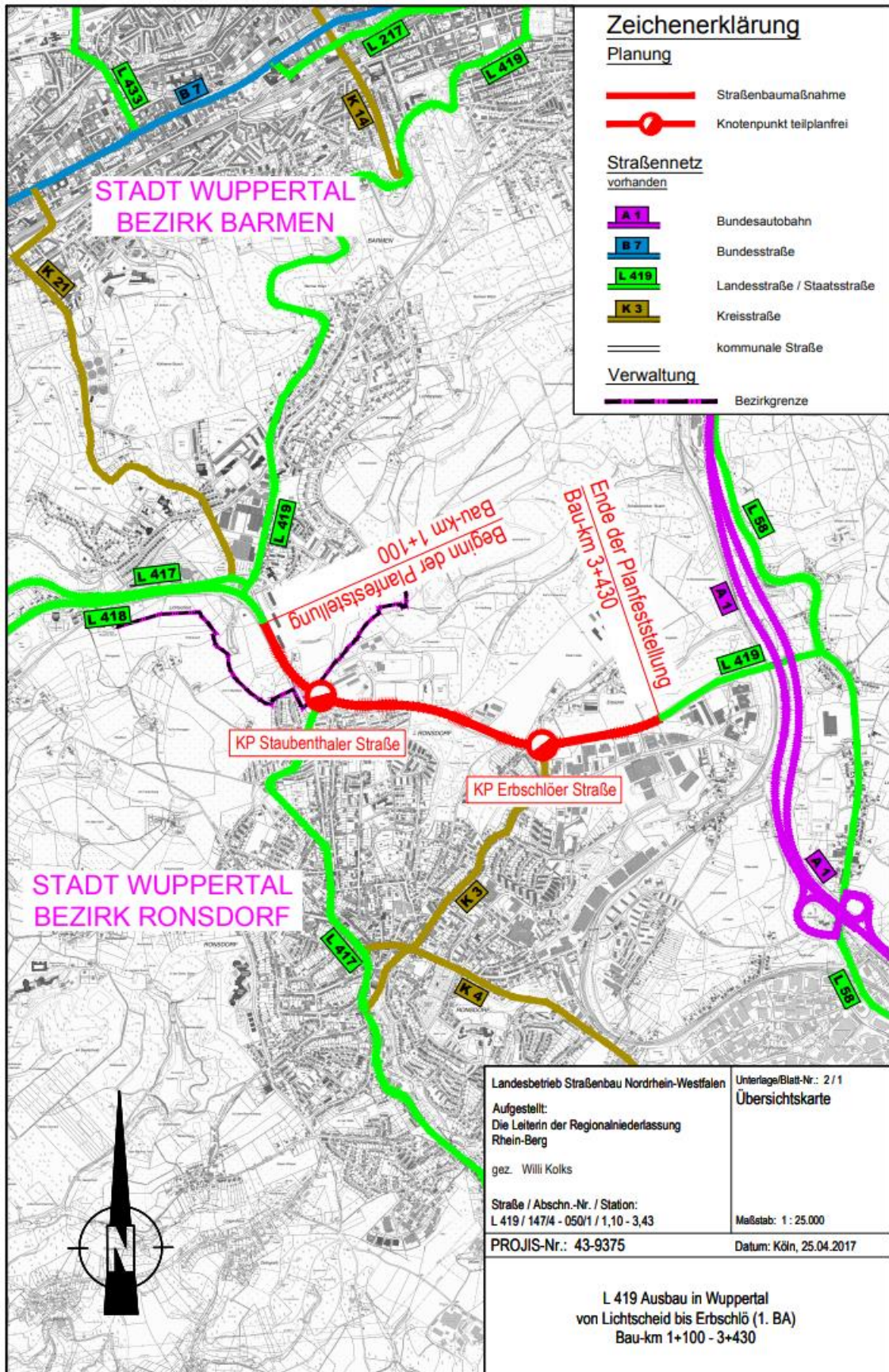
den vierstreifigen Ausbau der L 419 (Parkstraße) in Wuppertal von
Lichtscheid bis Erbschlö; 1. Bauabschnitt

von Bau-km 1+100

bis Bau-km 3+430

einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und
Anlagen Dritter auf dem Gebiet der Stadt Wuppertal, Regierungsbezirk
Düsseldorf

Düsseldorf, den 29.12.2023



Zeichenerklärung

Planung

-  Straßenbaumaßnahme
-  Knotenpunkt teilplanfrei

Straßennetz

vorhanden

-  Bundesautobahn
-  Bundesstraße
-  Landesstraße / Staatsstraße
-  Kreisstraße
-  kommunale Straße

Verwaltung

-  Bezirksgrenze

STADT WUPPERTAL
BEZIRK BARMEN

STADT WUPPERTAL
BEZIRK RONS DORF

KP Staubenthaler Straße

KP Erbschloer Straße

Beginn der Planfeststellung
Bau-km 1+100

Ende der Planfeststellung
Bau-km 3+343



Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Aufgestellt:
Die Leiterin der Regionalniederfassung
Rhein-Berg

gez. Willi Kolks

Straße / Abschn.-Nr. / Station:
L 419 / 147/4 - 050/1 / 1,10 - 3,43

PROJIS-Nr.: 43-9375

Unterlage/Bleit-Nr.: 2 / 1

Übersichtskarte

Maßstab: 1 : 25.000

Datum: Köln, 25.04.2017

L 419 Ausbau in Wuppertal
von Lichtscheid bis Erbschlo (1. BA)
Bau-km 1+100 - 3+430

INHALTSVERZEICHNIS

Übersichtslageplan	2
Inhaltsverzeichnis	3
Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis	7
A ENTSCHEIDUNG	16
1 FESTSTELLUNG DES PLANES	16
2 FESTGESTELLTE PLANUNTERLAGEN	16
2.1 PLANUNTERLAGEN, DIE ÖFFENTLICH AUSGELEGEN HABEN	16
2.2 DECKBLATTUNTERLAGEN, DIE ÖFFENTLICH AUSGELEGEN HABEN	22
2.3 NIEDERSCHRIFT	26
3 WASSERRECHTLICHE REGELUNGEN	26
3.1 WASSERRECHTLICHE ERLAUBNIS	26
3.2 RECHTSGRUNDLAGE DER ERLAUBNIS	27
3.3 UMFANG UND LAGE DER EINLEITUNG	27
3.4 BESCHREIBUNG DER ENTWÄSSERUNGSANLAGEN	29
3.4.1 Entwässerungsabschnitt 1 - L 419 westlich	30
3.4.2 Entwässerungsabschnitt 2 – L 419 (Knotenpunkt Staubenthaler Straße)	30
3.4.3 Entwässerungsabschnitt 3 - Staubenthaler Straße (Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+115)	31
3.4.4 Entwässerungsabschnitt 4 – Kurfürstenstraße (Bau-km 0+068 bis Bau-km 0+112)	31
3.4.5 Entwässerungsabschnitt 5 – verlängerte Kurfürstenstraße (Bau-km 0+007 bis Bau-km 0+091)	32
3.4.6 Entwässerungsabschnitt 6 – L 419 (Knotenpunkt Erbschlöer Straße)	32
3.4.7 Entwässerungsabschnitt 7 – Bustrasse (Bau-km 0+018 bis Bau-km 0+428)	33
3.4.8 Entwässerungsabschnitt 8 – Bustrasse (Bau-km 0+429 bis Bau-km 0+636)	34
3.4.9 Entwässerungsabschnitt 9 – Erbschlöer Straße (Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+130)	35
3.4.10 Entwässerungsabschnitt 10 – Erbschlöer Straße (Bau-km 0+248 bis Bau-km 0+381)	35

3.4.11	Entwässerungsabschnitt 11 – L 419 (Bau-km 1+780 bis 2+716(2+777), Bau-km 2+185 bis 3+204 (3+306) und Bau-km 3+204 (3+307) bis 3+430).....	36
3.5	HINWEISE ZUR Erlaubnis gem. § 8 Abs. 1 WHG	40
4	BEFREIUNGEN	42
4.1	BEFREIUNG NACH § 67 Abs. 1 BNATSCHG I. V. M. § 75 LNATSCHG NRW	42
4.2	BEFREIUNG NACH § 67 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BNATSCHG I. V. M. § 26 BNATSCHG.....	42
5	NEBENBESTIMMUNGEN	43
5.1	ALLGEMEINE NEBENBESTIMMUNGEN UND HINWEISE	43
5.2	BODENSCHUTZ.....	43
5.3	LÄRMSCHUTZ	46
5.3.1	Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen	46
5.3.2	Aktive Lärmschutzmaßnahmen.....	46
5.3.3	Passive Lärmschutzmaßnahmen	47
5.3.4	Einschränkung des Baulärms.....	51
5.3.5	Entschädigungsanspruch im Außenwohnbereich	53
5.4	NATUR- UND LANDSCHAFTSSCHUTZ.....	54
5.5	GEWÄSSERSCHUTZ	59
5.6	KLIMASCHUTZ.....	60
5.7	KAMPFMITTELANGELEGENHEITEN.....	60
5.8	VER- UND ENTSORGUNGSANLAGEN	60
5.8.1	Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 54	61
5.8.2	Amprion GmbH.....	61
5.8.3	PLEdoc GmbH	63
5.8.4	Westnetz GmbH.....	63
5.8.5	Vodafone (ehem. Unitymedia)	63
5.8.6	WSW Wuppertaler Stadtwerke GmbH	63
5.9	LANDWIRTSCHAFT	63
5.9.1	Zufahrten und Wirtschaftswege.....	63



5.9.2	<i>Restflächen</i>	64
5.9.3	<i>Auswirkungen auf angrenzende Grundstücke</i>	64
5.9.4	<i>Drainagen</i>	65
5.10	DENKMALSCHUTZ	65
5.11	ARBEITSSCHUTZ	65
5.12	FEUERWEHR UND ZIVILSCHUTZ	66
5.13	ABFALLBESEITIGUNG	68
5.14	NEBENBESTIMMUNGEN IM PRIVATEN INTERESSE	68
5.14.1	<i>Inanspruchnahme von Grundstücken</i>	69
5.14.2	<i>Ertragsminderungen</i>	70
5.14.3	<i>Umwege und Zufahrten</i>	70
5.14.4	<i>Vorübergehende Inanspruchnahmen</i>	70
5.14.5	<i>Beeinträchtigung in der Bauphase</i>	71
5.14.6	<i>Erschütterungsimmissionen in der Bauphase</i>	71
6	ENTSCHEIDUNG ÜBER EINWENDUNGEN UND STELLUNGNAHMEN	71
6.1	GRUNDSÄTZLICHE EINWENDUNGEN UND FORDERUNGEN	71
6.2	INDIVIDUELLE EINWENDUNGEN UND FORDERUNGEN	72
6.3	BERÜCKSICHTIGTE/GEGENSTANDSLOSE EINWENDUNGEN UND STELLUNGNAHMEN	72
B	BEGRÜNDUNG	73
1	DAS VORHABEN	73
2	VORGÄNGIGE VERFAHREN	75
2.1	LANDESENTWICKLUNGSPLAN (LEP)	75
2.2	REGIONALPLAN DÜSSELDORF	75
2.3	LANDSCHAFTSPÄNE (LP)	76
2.4	FLÄCHENNUTZUNGSPLAN	77
2.5	BEBAUUNGSPLAN	78
3	ABLAUF DES PLANFESTSTELLUNGSVERFAHRENS	79



3.1	EINLEITUNG UND DURCHFÜHRUNG DES VERFAHRENS	79
3.2	AUSLEGUNG DER PLANUNTERLAGEN	79
3.3	BETEILIGUNG VON BEHÖRDEN UND TRÄGERN ÖFFENTLICHER BELANGE.....	83
3.4	PLANÄNDERUNGEN/DECKBLATTVERFAHREN	85
3.5	ERÖRTERUNGSTERMIN	87
3.6	ERGÄNZENDE UNTERLAGE ZU DEN GROBRÄUMIGEN KLIMAAUSWIRKUNGEN	88
4	VERFAHRENSRECHTLICHE BEWERTUNG	90
4.1	NOTWENDIGKEIT DER PLANFESTSTELLUNG	91
4.2	ZUSTÄNDIGKEIT DER ANHÖRUNGS- UND PLANFESTSTELLUNGSBEHÖRDE	91
4.3	ANHÖRUNGSVERFAHREN	91
4.4	UMFANG DER PLANFESTSTELLUNG	92
5	VERFAHREN ZUR PRÜFUNG DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT	94
5.1	BESCHREIBUNG DER UMWELT	96
5.2	ZUSAMMENFASSENDE DARSTELLUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN	99
5.2.1	<i>Mensch / menschliche Gesundheit.....</i>	<i>101</i>
5.2.2	<i>Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....</i>	<i>111</i>
5.2.3	<i>Boden.....</i>	<i>118</i>
5.2.4	<i>Wasser.....</i>	<i>121</i>
5.2.5	<i>Luft/Klima.....</i>	<i>127</i>
5.2.6	<i>Natur und Landschaft (Landschaftsbild)</i>	<i>131</i>
5.2.7	<i>Kultur- und Sachgüter.....</i>	<i>142</i>
5.2.8	<i>Artenschutz.....</i>	<i>143</i>
5.2.9	<i>Wechselwirkungen</i>	<i>145</i>
5.2.10	<i>Auswirkungen auf vorhandene Schutzgebiete</i>	<i>146</i>
5.3	BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN	147
5.3.1	<i>Mensch/menschliche Gesundheit.....</i>	<i>148</i>
5.3.2	<i>Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....</i>	<i>150</i>
5.3.3	<i>Boden.....</i>	<i>153</i>



5.3.4	Wasser.....	154
5.3.5	Luft / Klima	155
5.3.6	Natur und Landschaft (Landschaftsbild)	156
5.3.7	Kultur- und Sachgüter.....	159
5.3.8	Artenschutz.....	159
5.4	ZUSAMMENFASSUNG	160
5.5	EINWENDUNGEN ZUR UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG.....	160
6	MATERIELL-RECHTLICHE BEWERTUNG	161
6.1	PLANRECHTFERTIGUNG	161
6.1.1	Landesstraßenbedarfsplan.....	162
6.1.2	Verkehrliche Bedeutung, Verkehrsaufkommen.....	166
6.1.3	Verkehrliche Belange.....	173
6.2	PLANUNGSLEITSÄTZE	223
6.2.1	Immissionsschutz.....	224
6.2.2	Naturschutz	277
6.2.3	Landschafts- und sonstige Schutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope	294
6.2.4	Artenschutz.....	296
6.2.5	Natura 2000	311
6.2.6	Weiterer Gebietsschutz	312
6.2.7	Gewässer- und Grundwasserschutz	312
6.2.8	Bodenschutz	337
6.3	ABWÄGUNG.....	340
6.3.1	Grundsätzliches zur Abwägung	340
6.3.2	Planungsvarianten.....	342
6.3.3	Kommunale Belange	358
6.3.4	Klimaschutz.....	359
6.3.5	Denkmalschutz	377
6.3.6	Störfallrechtliche Belange	379



6.3.7	Private Belange	379
6.3.8	Abwägung und Entscheidung über individuelle Stellungnahmen und Einwendungen.....	396
7	ABSCHLIEßENDE BEWERTUNG.....	398
C	HINWEISE.....	399
1	ENTSCHÄDIGUNGSVERFAHREN	399
2	GELTUNGSDAUER DES BESCHLUSSES.....	400
3	ZUSTELLUNG UND AUSLEGUNG DES PLANES	401
D	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	402

Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

AS	Anschlussstelle
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau
AVV-Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschemissionen
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BaustellV	Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustel- len (Baustellenverordnung) vom 10.06.1998 (BGBl. I S. 1283), zuletzt geändert durch Art. 27 des Gesetzes vom 27.06.2017 (BGBl. I S. 1966)
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof



BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV)
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BÜ	Bahnübergang
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
BW	Bauwerk
Bzw.	beziehungsweise
d.h.	Das heißt
DIN	Deutsche Industrie Norm
DSchG NRW	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen



DTV _w	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke, werktags
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
DWA-A 138	Arbeitsblatt „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“
EEG NRW	Gesetz über Enteignung und Entschädigung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesenteignungs- und -entschädigungsgesetz)
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
ELES	Einführungserlass zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben (ELES) in der Baulast des Bundes oder des Landes NRW, Gem. RdErl. des Ministeriums für Bauen und Verkehr - III.1-13-16/24 - und des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz - III-5-605.01.00.29 - v. 6.3.2009
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
ERVV	Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung
EUGH	Europäischer Gerichtshof
EWA	Entwässerungsabschnitt
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates v. 21.5.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen
FNP	Flächennutzungsplan
FR	Fahrtrichtung
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrAbÄndG	Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FuB	Fall unwesentlicher Bedeutung



GD	Geologischer Dienst
GE	Gewerbegebiet
GEP	Gebietsentwicklungsplan
Gem. RdErl.	Gemeinsamer Runderlass
Ggf.	Gegebenenfalls
GMBL	Gemeinsames Ministerialblatt
GOK	Geländeoberkante
GrwV	Grundwasserverordnung
GV.NRW.	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen
HBEFA	Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
HNB	Höhere Naturschutzbehörde
IGW	Immissionsgrenzwert
Inkl.	inklusive
IO	Immissionsort
i. V. m.	In Verbindung mit
KIAnG	Klimaanpassungsgesetz Nordrhein-Westfalen
KrWG	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz)
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz



KVP	Kreisverkehrsplatz
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW
LBodSchG NRW	Landesbodenschutzgesetz NRW
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LEP	Landesentwicklungsplan
LFoG NW	Landesforstgesetz NRW
LNatSchG NRW	Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnatorschutzgesetz)
LRT	Lebensraumtyp
LS	Lärmschutz
LSG	Landschaftsschutzgesetz
LSW	Lärmschutzwand
LVR	Landschaftsverband Rheinland
LWG NRW	Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz Nordrhein-Westfalen)
MBI.NRW.	Ministerialblatt des Landes Nordrhein-Westfalen
MD	Dorfgebiet
MI	Mischgebiet
MK	Kerngebiet
MSWKS	Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen
MUNLV	Ministerium für Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen



MWMEV	Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NuR	Zeitschrift Natur und Recht
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
OPA	Offenporiger Asphalt (Flüsterasphalt)
OVG NRW	Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
RAA	Richtlinie für die Anlage von Autobahnen
RAL	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen
RAS-EW	Richtlinien für Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung, Ausgabe 2005
RAS-LP 2	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 2: Landschaftspflegerische Ausführung, ARS Nr. 39/1993 des Bundesministers für Verkehr v. 30.11.1993 - StB 11/14.87.02-06/117 Va 93 - (VkB1. 1994, S. 439), geändert durch ARS Nr. 11/2001 des BMVBW v. 2.10.2001 - S 13/14.87.02-06/47 Va 01
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen, Ausgabe 1999, ARS Nr. 20/1999 des BMVBW v. 20.9.1999 - S 13/14.87.02-08/84 Va 99 - (VkB1. 1999, S. 694)
RASt	Richtlinie für Stadtstraßen
RdErl	Runderlass
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten, Ausgabe 2002, ARS Nr. 14/2002 des BMVBW v. 24.7.2002 - S 26/38.67.03/6 F 2002
RKB	Regenklärbecken
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990, ARS Nr. 8/1990 des Bundesministers für Verkehr v. 10.4.1990 - StB



	11/14.86.22- 01/25 Va 90 - (VkBl. 1990 S. 258) und Nr. 14/1991 v. 25.4.1991 - StB 11/26/14.86.22-01/27 - Va 91 - (VkBl. 1991 S. 480)
RLW	Richtlinie für den ländlichen Wegebau
RV-Nr.	Regelungsverzeichnis
RStO	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen
StGB	Strafgesetzbuch
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StrWG NRW	Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen
SVZ	Straßenverkehrszählung
TA Lärm	Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum BImSchG (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm)
THG-Emissionen	Treibhausgasemissionen
TKG	Telekommunikationsgesetz
TÖB	Träger öffentlicher Belange
UBB	Untere Bodenschutzbehörde
UNB	Untere Naturschutzbehörde
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UWB	Untere Wasserbehörde
UmwRG	Umweltrechtsgesetz



UVU	Umweltverträglichkeitsuntersuchung
VGH	Verwaltungsgerichtshof
Vgl.	Vergleiche
VHRR	Vorläufige Hinweise zu den Richtlinien für Rastanlagen
VkBl.	Verkehrsblatt
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien)
V-RL	Richtlinie 2009/147/EG des europäischen Parlaments und des Rates v. 30.11.2009 über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie)
VSG	Vogelschutzgebiet
VT	Vorhabenträger
VV-Artenschutz	Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG NRW	Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen
WA	Allgemeines Wohngebiet
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
WR	Reines Wohngebiet
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
WS	Kleinsiedlungsgebiet
ZustVU	Zuständigkeitsverordnung Umweltschutz



A Entscheidung

1 Feststellung des Planes

Der Plan für den Ausbau der Landesstraße L 419 für den Streckenabschnitt zwischen Bau-km 1+100 bis 3+430 einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter auf dem Gebiet der Gemarkungen Barmen und Ronsdorf der Stadt Wuppertal, Regierungsbezirk Düsseldorf sowie der Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege wird nach Maßgabe der in diesem Beschluss enthaltenen Regelungen und Nebenbestimmungen festgestellt.

Die Feststellung des vom Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Regionalniederlassung Rhein-Berg (Vorhabenträger) aufgestellten Plans erfolgt gemäß §§ 38 ff. StrWG NRW in Verbindung mit §§ 72 ff. VwVfG NRW.

Dieser Planfeststellungsbeschluss ersetzt alle anderen für dieses Vorhaben nach Bundes- oder Landesrecht erforderlichen Erlaubnisse, Planfeststellungen, Ausnahmen oder Befreiungen (§ 75 Abs.1 VwVfG NRW). Zur wasserrechtlichen Erlaubnis wird auf Kapitel 3 dieses Beschlusses verwiesen.

2 Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

2.1 Planunterlagen, die öffentlich ausgelegt haben

Unterlagen, die vom 08.11.2017 bis zum 07.12.2017 in den Rathäusern der Stadt Wuppertal sowie der Kreisstadt Bergheim öffentlich ausgelegt haben:



Bezeichnung der Unterlage	Unterlage/ Blatt Nr.	Maßstab
Erläuterungsbericht	1	
Übersichtskarte	2	1:25.000
Übersichtslageplan	3	1:2.500
Übersichtshöhenplan	4	1:2.500/ 250
Lageplan	5.1 - 5.3	1:1.000
Leistungsplan	5.4 - 5.6	1:1.000
Höhenpläne <ul style="list-style-type: none"> • HP L 419 Stat. 1+100 bis 2+100 (Achse 150), Bl. 1 • HP L 419 Stat. 2+100 bis 3+000 (Achse 150), Bl. 2 • HP L 419 Stat. 3+000 bis 3+430 (Achse 150), Bl. 3 • HP Staubenthaler Straße (Achse 300), Bl. 4 • HP Ausfahrrampe Süd Staubenthaler Straße (Achse 730), Bl. 5 • HP Einfahrrampe Süd Staubenthaler Straße (Achse 720), Bl. 6 • HP Ausfahrrampe Nord Staubenthaler Straße (Achse 735), Bl. 7 • HP Einfahrrampe Nord Staubenthaler Straße (Achse 736), Bl. 8 • HP Kurfürstenstraße (Achse 800) / Wolfskuhle (Achse 810), Bl. 9 • HP Bustrasse (Achse 400), Bl. 10 • HP Parkbrücke (Achse 420), Bl. 11 	6.1 - 6.16	1:1.000 / 100



<ul style="list-style-type: none"> • HP Erbschlöer Straße (Achse 510), Bl. 12 • HP Ausfahrrampe Süd KP Erbschlöer Str. (Achse 2175), Bl. 13 • HP Einfahrrampe Süd KP Erbschlöer Str. (Achse 743), Bl. 14 • HP Ausfahrrampe Nord KP Erbschlöer Str. (Achse 2005), Bl. 15 • HP Einfahrrampe Nord KP Erbschlöer Str. (Achse 2000), Bl. 16 		
Lagepläne der Immissionsschutzmaßnahmen, Übersichtslageplan	7.1	1:5.000
Lageplan ohne Immissionsschutzmaßnahmen, Bl. 1-14 <ul style="list-style-type: none"> • Schutzabschnitt R1 (westlich Staubenthaler Str.), Bl. 1 • Schutzabschnitt R2 (östlich Staubenthaler Str.), Bl. 2 • Schutzabschnitt R2 (östlich Staubenthaler Str.), Bl. 3 • Schutzabschnitt R3 (westlich Erbschlöer Str.), Bl. 4 • Schutzabschnitt R4 (östlich Erbschlöer Str.), Bl. 5 • Schutzabschnitt L1 (Erich-Hoepner-Ring), Bl. 6 • Schutzabschnitt L1 (Erich-Hoepner-Ring), Bl. 7 • Schutzabschnitt L2 (Polizei/Landes-schulen), Bl. 8 • Schutzabschnitt L3 (Erbschlö), Bl. 9 	7.2.1 - 7.2.14	1:1.000



<ul style="list-style-type: none"> • Schutzabschnitt AR I (Blombach), Bl. 10 • Schutzabschnitt AR II (Lichtscheid), Bl. 11 • Schutzabschnitt AR III (Friedrichshöhe), Bl. 12 • Bustrasse, Bl. 13 • Verlängerte Kurfürstenstraße, Bl. 14 		
Lageplan mit Immissionsschutzmaßnahmen, Bl. 1-6 <ul style="list-style-type: none"> • Schutzabschnitt R1 (westlich Staubenthaler Str.), Bl. 1 • Schutzabschnitt R2 (östlich Staubenthaler Str.), Bl. 2 • Schutzabschnitt R2 (östlich Staubenthaler Str.), Bl. 3 • Schutzabschnitt R3 (westlich Erbschlöer Str.), Bl. 4 • Schutzabschnitt L1 (Erich-Hoepner-Ring), Bl. 5 • Schutzabschnitt L3 (Erbschlö), Bl. 6 	7.3.1 - 7.3.6	1:1.000
Entwässerungslageplan, Bl. 1-3 & 3a	8.1 - 8.3a	1:1.000
Detail RRB Staubenthaler Straße, Bl. 4	8.4	1:1.000/ 100
Detail RRB Erbschlö, Bl. 5	8.5	1:1.000/ 100
Pumpwerk der Straßenentwässerung, Bl. 6	8.6	1:25
LBP Übersichtskarte der landschaftspflegerischen Maßnahmen, Bl. 1	9.1.1	1:60.000



LBP Übersichtskarte der Kompensationsflächen in Wuppertal, Bl. 1	9.2.1	1:20.000
LBP Übersichtsplan der Kompensationsfläche Glessener Höhe, Bl. 2	9.2.2	1:20.000
LBP Übersichtslageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Ausbaustrecke, Bl. 3	9.2.3	1:2.500
LBP Maßnahmenplan Ausbaustrecke, Bl. 1-3	9.3.1 - 9.3.3	1:1.000
LBP Maßnahmenplan Glessener Höhe	9.4.1	1:2.000
LBP Maßnahmenplan Kohlfurther Brücke	9.4.2	1:2.000
LBP Maßnahmenplan Liesegangweg	9.4.3	1:2.000
LBP Maßnahmenplan Ehrenberg West	9.4.4	1:2.000
LBP Maßnahmenplan Ehrenberg Ost	9.4.5	1:2.000
LBP Maßnahmenplan Ehrenberg Süd	9.4.6	1:2.000
LBP Maßnahmenplan Laaken	9.4.7	1:2.000
LBP Maßnahmenplan Hengsten	9.4.8	1:2.000
LBP Maßnahmenplan Ronsdorfer Talsperre	9.4.9	1:2.000
LBP Maßnahmenplan Kucksiepen	9.4./10	1:2.000
LBP Maßnahmenplan Lursiepen	9.4.11	1:2.000
LBP Maßnahmenplan Blumenroth	9.4.12	1:2.000
LBP Maßnahmenplan Marscheid	9.4.13	1:2.000
LBP Maßnahmenplan Mählersbeck	9.4.14	1:2.000



Maßnahmenblätter	9.5	
Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	9.6	
Grunderwerbsplan	10.1 - 10.17	1:1.100
Grunderwerbsverzeichnis	10.1	
Regelungsverzeichnis	11	
Regelquerschnitte L 419	14.1 - 14.2.	1:50
Regelquerschnitte Rampe	14.3	1:50
Regelquerschnitte Staubenthaler Straße, Erbschlöer Straße	14.4	1:50
Regelquerschnitte Bustrasse	14.5	1:50
Regelquerschnitte Kurfürstenstraße, Wolfskuhle	14.6	
Regelquerschnitt Zufahrt Oberbergische Str. und Erbschlö 82	14.7	
Erläuterungsbericht Fachbeitrag Lärm-schutz	17.1.1	
Ergebnisse der schalltechnischen Be-rechnungen	17.1.2	
Anhang A Lärmauswirkung auf beste-hende Straßenabschnitte der L 418	17.1.1, An-hang A	
Zusammenfassung der Luftschadstoffun-tersuchungen	17.2	
Wassertechnische Untersuchungen	18	



Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) einschl. Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU)	19.1.1	
UVU Nutzungsstruktur	19.1.2.1	1:5.000
UVU Schutzgebiete / Vorrangflächen für den Biotop- und Artenschutz	19.1.2.2	1:5.000
UVU Biotoptypen und Bewertung	19.1.2.3	1:3.000
LBP, Bestands- und Konfliktplan	19.1.3.1 - 19.1.3.3	1: 1.000
Vergleichende Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation – Naturhaushalt	19.1.4	1: 1.000
Faunistische Untersuchung	19.2.1	1: 1.000
Artenschutzbeitrag	19.2.2	1: 1.000

2.2 Deckblattunterlagen, die öffentlich ausgelegt haben

Deckblattunterlagen, die vom 28.10.2019 bis 27.11.2019 bei der Stadt Wuppertal ausgelegt haben:

Bezeichnung der Unterlage	Unterlage/ Blatt Nr.	Maßstab
Erläuterungsbericht	1D	
Übersichtslageplan	3D	1:2.500
Lageplan	5.1D - 5.3aD	1:1.000
Leistungsplan	5.4 - 5.6aD	1:1.000



Lagepläne der Immissionsschutzmaßnahmen, Übersichtslageplan	7.1D	1:5.000
Lageplan ohne Immissionsschutzmaßnahmen, Bl. 1-14 <ul style="list-style-type: none"> • Schutzabschnitt R1 (westlich Staubenthaler Str.), Bl. 1 • Schutzabschnitt R2 (östlich Staubenthaler Str.), Bl. 2 • Schutzabschnitt R2 (östlich Staubenthaler Str.), Bl. 3 • Schutzabschnitt R3 (westlich Erbschlöer Str.), Bl. 4 • Schutzabschnitt R4 (östlich Erbschlöer Str.), Bl. 5 • Schutzabschnitt L1 (Erich-Hoepner-Ring), Bl. 6 • Schutzabschnitt L1 (Erich-Hoepner-Ring), Bl. 7 • Schutzabschnitt L2 (Polizei/Landes-schulen), Bl. 8 • Schutzabschnitt L3 (Erbschlö), Bl. 9 • Schutzabschnitt AR I (Blombach), Bl. 10 • Schutzabschnitt AR II (Lichtscheid), Bl. 11 • Schutzabschnitt AR III (Friedrichshöhe), Bl. 12 • Bustrasse, Bl. 13 • Verlängerte Kurfürstenstraße, Bl. 14 	7.2.1D - 7.2.14D	1:1.000
Lageplan mit Immissionsschutzmaßnahmen, Bl. 1-6	7.3.1D - 7.3.6D	1:1.000



<ul style="list-style-type: none"> • Schutzabschnitt R1 (westlich Staubenthaler Str.), Bl. 1 • Schutzabschnitt R2 (östlich Staubenthaler Str.), Bl. 2 • Schutzabschnitt R2 (östlich Staubenthaler Str.), Bl. 3 • Schutzabschnitt R3 (westlich Erbschlöer Str.), Bl. 4 • Schutzabschnitt L1 (Erich-Hoepner-Ring), Bl. 5 • Schutzabschnitt L3 (Erbschlö), Bl. 6 		
Entwässerungslageplan, Bl. 1-3 & 3a	8.1D - 8.3aD	1:1.000
Detail RRB Staubenthaler Straße, Bl. 4	8.4D	1:1.000/ 100
Detail RRB Erbschlö, Bl. 5	8.5D	1:1.000/ 100
LBP Übersichtskarte der Kompensationsflächen in Wuppertal, Bl. 1	9.2.1D	1:20.000
LBP Übersichtsplan der Kompensationsfläche Glessener Höhe, Bl. 2	9.2.2D	1:20.000
LBP Übersichtslageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen Ausbaustrecke, Bl. 3	9.2.3D	1:2.500
LBP Maßnahmenplan Ausbaustrecke, Bl. 1-3	9.3.1D - 9.3.3bD	1:1.000
LBP Maßnahmenplan Tescher Busch	9.4.15D	1:2.000
LBP Maßnahmenplan Kleinbeek	9.4.16D	1:2.000
Maßnahmenblätter	9.5D	
Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	9.6D	



Grunderwerbspläne	10.1D - 10.19D	1:1.100
Grunderwerbsverzeichnis	10.1D	
Regelungsverzeichnis	11D	
Regelquerschnitt Bustrasse	14.5D	1:50
Erläuterungsbericht Fachbeitrag Lärm- schutz	17.1.1D	
Ergebnisse der schalltechnischen Be- rechnungen	17.1.2D	
Zusammenfassung der Luftschadstoffun- tersuchungen	17.2D	
Wassertechnische Untersuchungen	18D	
Erläuterungsbericht zum Landschaftspfle- gerischen Begleitplan (LBP) einschl. Um- weltverträglichkeitsuntersuchung (UVU)	19.1.1D	
LBP, Bestands- und Konfliktplan	19.1.3.1D - 19.1.3.3bD	1: 1.000
Vergleichende Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation – Naturhaus- halt	19.1.4D	
Faunistische Untersuchung Teil 1	19.2.1aD	1: 1.000
Faunistische Untersuchung Teil 2	19.2.1bD	1: 1.000
Artenschutzbeitrag	19.2.2D	1: 1.000



2.3 Niederschrift

Über den Erörterungstermin vom 26.10.2017 bis zum 27.10.2017 wurde eine anonymisierte Niederschrift der Bezirksregierung Düsseldorf als Planfeststellungsbehörde (Az.: 25.05.01.01-02/17) erstellt. Soweit in diesem Beschluss benannt, wird hierauf Bezug genommen.

2.4 Ergänzende Unterlage, die beschränkt offengelegt wurde

Ergänzende Unterlage zum 1. Deckblatt zur Berücksichtigung des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG), die am 27.04.2023 gem. § 73 Abs. 8 VwVfG NRW beschränkt offengelegt wurde.

3 Wasserrechtliche Regelungen

3.1 Wasserrechtliche Erlaubnis

Dem Vorhabenträger, dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Wildenbruchplatz 1, 45888 Gelsenkirchen, vertreten durch die Regionalniederlassung Rhein-Berg, Albertstraße 22, 51643 Gummersbach, wird unbeschadet der Rechte Dritter im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde der Stadt Wuppertal erlaubt, dass von den befestigten Straßenflächen abfließende und gesammelte Niederschlagswasser durch die in den wasserrechtlichen Unterlagen (Planunterlagen) dargestellten Entwässerungssysteme dem Grundwasser zuzuführen.

Die wasserrechtliche Erlaubnis gilt unbefristet, steht jedoch gemäß § 18 Abs.1 WHG unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs sowie gemäß § 13 Abs. 1 WHG unter dem Vorbehalt nachträglicher Anforderungen.

Die Anlagen zur Gewässerbenutzung im Rahmen dieser Erlaubnis sind entsprechend den vorgelegten Plänen, Beschreibungen und Berechnungen sowie unter Beachtung der in dieser Erlaubnis Niederschlag findenden Nebenbestimmungen fertigzustellen, in Betrieb zu nehmen und ordnungsgemäß zu betreiben und zu unterhalten.



3.2 Rechtsgrundlage der Erlaubnis

Die Regelung stützt sich auf die §§ 2, 8, 9, 10, 11, 18, 19 und 57 WHG i. V. m. den §§ 12 ff. des Wassergesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (LWG NRW).

3.3 Umfang und Lage der Einleitung

Einleitungsstelle 1

Einleitung von Straßenoberflächenwasser in ein Gewässer - mit vorgeschaltetem Regenrückhaltebecken

1+600 (nördlich) („Staubenthaler Straße“ 0+300 - östlich)

RRB Staubenthaler Straße:

Von Bau-km 1+120 bis Bau-km 1+780 kann das anfallende Straßenoberflächenwasser sowie das ggf. anfallende Außengebietswasser nicht vollständig oberflächlich breit bzw. in Straßenmulden versickert werden. Im Zuge dessen wird ein Regenrückhaltebecken hergestellt, dem kein Leichtflüssigkeitsabscheider vorgeschaltet wird. Um die Unterhaltung des Regenrückhaltebeckens zu gewährleisten wird eine Zufahrt und eine Umfahrung hergestellt.

Die Einleitmenge beträgt bis zu 317 l/s. Zur schadlosen Ableitung des gesammelten Straßenoberflächenwassers in die vorhandene öffentliche Kanalisation erfolgt eine Drosselung der Abflussmenge auf 20 l/s.

Künftiger Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger ist das Land Nordrhein-Westfalen (Landesstraßenverwaltung).

Einleitungsstelle 2

Einleitung von Straßenoberflächenwasser in ein Gewässer mit vorgeschaltetem Regenrückhaltebecken

2+800 (nördlich) („Erbschlöer Straße“ 0+135 - östlich)

RRB Erbschlöer Straße:



Von Bau-km 1+780 bis Bau-km 3+040 kann das anfallende Straßenoberflächenwasser sowie das ggf. anfallende Außengebietswasser nicht vollständig oberflächlich breit bzw. in Straßenmulden versickert werden. Im Zuge dessen wird ein Regenrückhaltebecken hergestellt, dem kein Leichtflüssigkeitsabscheider vorgeschaltet wird. Um die Unterhaltung des Regenrückhaltebeckens zu gewährleisten, wird eine Zufahrt und eine Umfahrung hergestellt.

Die Einleitmenge beträgt bis zu 100 l/s. Zur schadlosen Ableitung des gesammelten Straßenoberflächenwassers in die vorhandene öffentliche Kanalisation erfolgt eine Drosselung der Abflussmenge auf 10 l/s.

Künftiger Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger ist das Land Nordrhein-Westfalen (Landesstraßenverwaltung).

Einleitungsstelle 3

Einleitung von Straßenoberflächenwasser über Pumpwerke in Versickerungsmulden bei

2+800 (nördlich) („Erbschlöer Straße“ 0+000 bis 0+100 - östlich)

Von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+100 wird über zwei 2 x 2 Druckleitungen DN 100 das Oberflächenwasser zu den Versickerungsmulden gepumpt. Zur schadlosen Weiterleitung des anfallenden Oberflächenwassers aus der L 419 und der Rampe zur Erbschlöer Straße werden bis zu 47 l/s in zwei neuzubauende Pumpwerke (DN 2000) eingeleitet.

Das von Bau-km 2+818 bis Bau-km 2+853 entlang der L 419 bzw. der Rampen zur Erbschlöer Straße anfallende Straßenoberflächenwasser dieses Planungsabschnittes wird nördlich der L 419 über das Bankett in die parallel verlaufenden Versickerungsmulden eingeleitet. Bevor es dem Grundwasser zugeführt wird, erfolgt die Reinigung über die belebte Bodenzone.



Das restliche Oberflächenwasser wird über eine Rohrleitung schadlos in das Gelände nördlich der L 419 bei Bau-km 3+357 abgeführt.

Künftiger Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger ist das Land Nordrhein-Westfalen (Landesstraßenverwaltung).

Einleitungsstelle 4

Einleitung von Straßenoberflächenwasser in den Untergrund (Herstellung von Versickerungsmulden)

3+182 bis 3+400 (südlich)

Mit dem Ausbau der Landesstraße L 419 werden die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen durch die künftig parallel zur Landesstraße L 419 angeordneten Versickerungsmulden verdrängt.

Das von Bau-km 3+182 bis Bau-km 3+400 entlang der L 419 bzw. der Rampen zur Erbschlöer Straße anfallende Straßenoberflächenwasser dieses Planungsabschnittes wird südlich der L 419 über das Bankett in die parallel verlaufenden Versickerungsmulden eingeleitet. Die Reinigung erfolgt über die belebte Bodenzone, bevor es dem Grundwasser zugeführt wird. Das restliche Oberflächenwasser wird über eine Rohrleitung schadlos in den Bereich des angrenzenden Planungsabschnitts (2. BA) weitergeleitet und in die dortigen Straßenentwässerungsanlagen eingeleitet.

Künftiger Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger ist das Land Nordrhein-Westfalen (Landesstraßenverwaltung).

3.4 Beschreibung der Entwässerungsanlagen

Die Straßenoberflächen der L 419 (1. BA) sind zu ihrer Entwässerung in insgesamt 12 Entwässerungsabschnitte eingeteilt (vgl. Planunterlage 08D Blätter 1 - 3 und Erläuterungsbericht S. 61 ff.)



3.4.1 Entwässerungsabschnitt 1 - L 419 westlich

Der Entwässerungsabschnitt 1 beginnt bei Bau-km 1+100 und endet bei Bau-km 1+120 am Muldenhochpunkt. Die Einleitung des gesammelten Oberflächenwassers nördlich und südlich der L 419 erfolgt über Mulden, in denen es über die belebte Oberbodenzone versickert wird. Der Notüberlauf in Richtung des Versickerungsbeckens „Lichtscheid“ ist weiterhin gegeben. Der Abfluss in die Abwasserbehandlungsanlage „Lichtscheid“ beträgt 10 l/s.

3.4.2 Entwässerungsabschnitt 2 – L 419 (Knotenpunkt Staubenthaler Straße)

Das Einzugsgebiet des Entwässerungsabschnittes 2 umfasst den Abschnitt der L 419 von Bau-km 1+120 bis Bau-km 1+780, den Bereich der Staubenthaler Straße von Bau-km 0+115 bis Bau-km 0+373, die Rampen des teilplanfreien Knotenpunktes Staubenthaler Straße und den Bereich der „Kurfürstenstraße“ von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+068 (nördlicher Fahrstreifen). Die Einleitung des gesammelten Oberflächenwassers der L 419 erfolgt teilweise über Mulden und über die geplanten Regenwasserkanäle im Mittelstreifen von Bau-km 1+213 bis Bau-km 1+780. Auf Höhe von Bau-km 1+330 erfolgt ein Abschlag des gesammelten Oberflächenwassers aus der südlichen Mulde und dem Mittelstreifen senkrecht zur L 419 unter die nördliche Mulde. Die Sammelleitung entwässert bei Bau-km 1+490 in die parallel zur L 419 verlaufende nördliche Mulde. Bei Bau-km 1+587 erfolgt die Anordnung eines Notüberlaufs in den geplanten Regenwasserkanal in der Staubenthaler Straße, welcher zum RRB Staubenthaler Straße führt. Die Abflussmenge beträgt 134 l/s. Ein zweiter Abschlag des gesammelten Oberflächenwassers der südlichen Richtungsfahrbahn, das mit Hilfe des Mittelstreifenkanals gefasst wird, erfolgt bei Bau-km 1+780 in die parallel zur nördlichen Fahrbahn verlaufende Mulde. Bei Bau-km 0+126 der Tangentenfahrbahn wird das



gesammelte Oberflächenwasser der nordöstlichen Rampen über straßenbegleitende Mulden und Kanalleitungen in das RRB Staubenthaler Straße abgeschlagen. Die Abflussmenge beträgt 63 l/s.

Der geplante Regenwasserkanal in der Staubenthaler Straße mündet an der Ostseite in das RRB Staubenthaler Straße. Die südöstliche und südwestliche Rampe entwässern über die belebte Oberbodenzone der Versickerungsmulden. Bei Bau-km 0+205 wird das gesammelte Oberflächenwasser der „Kurfürstenstraße“ und den südlichen Rampen in den Regenwasserkanal unter der Staubenthaler Straße in einer Menge von 63 l/s eingeleitet. Die Abflussmenge des gesammelten Oberflächenwassers aus der Staubenthaler Straße (Bau-km 0+115 bis Bau-km 0+330) beträgt 190 l/s. Die Gesamteinleitungsmenge in das RRB beträgt 317 l/s. Der Abschlag des gedrosselten Oberflächenwassers aus dem RRB erfolgt über eine Rohrleitung mit Anbindung an die vorhandene Kanalisation der Stadtwerke Wuppertal am Ende des Ausbaubereiches (Bau-km 0+329) der Staubenthaler Straße. Die gedrosselte Einleitungsmenge in den städtischen Regenwasserkanal beträgt 20 l/s.

3.4.3 Entwässerungsabschnitt 3 - Staubenthaler Straße (Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+115)

Die Einleitung des gesammelten Oberflächenwassers der Staubenthaler Straße erfolgt über Straßenabläufe in den vorhandenen Regenwasserkanal in der Staubenthaler Straße. Ein Teilbereich der „Kurfürstenstraße“ von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+068 (südl. Fahrbahn) wird ebenfalls in den vorhandenen Regenwasserkanal entwässert. Die Abflussmenge wurde mit 60 l/s ermittelt.

3.4.4 Entwässerungsabschnitt 4 – Kurfürstenstraße (Bau-km 0+068 bis Bau-km 0+112)



Die Einleitung des gesammelten Oberflächenwassers der „Kurfürstenstraße“ erfolgt über Mulden. Die Mulden werden mit Notüberläufen versehen, die eine Verbindung zum vorhandenen Mischwasserkanal DN 250 in der „Kurfürstenstraße“ erhalten. Die Abflussmenge beträgt 9 l/s.

3.4.5 Entwässerungsabschnitt 5 – verlängerte Kurfürstenstraße (Bau-km 0+007 bis Bau-km 0+091)

Die Einleitung des gesammelten Oberflächenwassers der „verlängerten Kurfürstenstraße“ erfolgt über Mulden. Die Mulden werden mit Notüberläufen versehen, die eine Verbindung zum vorhandenen Mischwasserkanal DN 300 in der Straße „Zur Wolfskuhle“ erhalten. Die Abflussmenge beträgt 23 l/s.

3.4.6 Entwässerungsabschnitt 6 – L 419 (Knotenpunkt Erbschlöer Straße)

Das Einzugsgebiet des Entwässerungsabschnittes 6 umfasst

- den nördlichen Fahrbahnabschnitt der L 419 von Bau-km 2+716 bis Bau-km 2+777 und von Bau-km 2+862 bis 2+888,
- das RRB Erbschlöer Straße von Bau-km 0+130 bis Bau-km 0+284 mit den angrenzenden Flächen und Böschungen,
- die nördliche Dammböschung der L 419 von Bau-km 2+714 bis Bau-km 2+777,
- den Bereich der Erbschlöer Straße von Bau-km 0+133 bis Bau-km 0+284,
- die südöstliche Rampe von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+155 und
- einen Teil der südwestlichen Rampe von Bau-km 0+197 bis Bau-km 0+293 des teilplanfreien Knotenpunktes Erbschlöer Straße.

Die Einleitung des gesammelten Oberflächenwassers der südöstlichen Rampe erfolgt über Mulden in das Grundwasser. Die Mulden erhalten



einen Notüberlauf, der eine Verbindung zum geplanten Regenwasserkanal DN 300 in der Straße Erbschlöer Straße erhält. Die Abflussmenge beträgt 12 l/s.

Am Ende der nördlichen Dammböschung erfolgt ein Abschlag über einen Notüberlaufschacht nordwestlich des Kreuzungsbauwerks bei Bau-km 2+777 mit Anbindung an den geplanten Regenwasserkanal in der Erbschlöer Straße. Die prognostizierte Abflussmenge beträgt 13 l/s.

Die südwestliche Rampe entwässert ab Bau-km 0+200 bis zur Erbschlöer Straße in die parallel zur Rampe verlaufenden Mulden. An deren Tiefpunkt wird ein Notüberlauf mit Anbindung an den geplanten Regenwasserkanal in der Erbschlöer Straße angeordnet. Die Abflusswassermenge der südwestlichen Rampe beträgt ca. 8,5 l/s.

Der geplante Regenwasserkanal in der Erbschlöer Straße beginnt bei Bau-km 0+249 und endet an der Ostseite des RRB Erbschlöer Straße. Der Regenwasserkanal führt das gesammelte Straßenwasser der oben beschriebenen Abschnitte vom teilplanfreien Knotenpunkt Erbschlöer Straße und die Abflüsse der Erbschlöer Straße von Bau-km 0+130 bis Bau-km 0+284 in einer Menge von 49 l/s ab. Die Gesamteinleitmenge in das RRB Erbschlöer Straße beträgt 79 l/s. Der Ablauf des Speicherbeckens wird auf eine Menge von 10 l/s gedrosselt. Der Abschlag des gedrosselten Oberflächenwassers aus dem RRB in die Parallel zur L 419 verlaufenden Mulden erfolgt über eine Freispiegelleitung in das Pumpwerk in der Erbschlöer Straße.

3.4.7 Entwässerungsabschnitt 7 – Bustrasse (Bau-km 0+018 bis Bau-km 0+428)

Die Einleitung des gesammelten Oberflächenwassers der „Bustrasse“ erfolgt breitflächig über das Bankett in die parallel verlaufende Mulde auf der Nordseite der „Bustrasse“. Bei Bau-km 0+035 erhält die Versickerungsmulde einen Notüberlauf mittels Ablaufschacht und einen Kanal DN



300 mit Anbindung an die vorhandene Mulde – „Am Schmalenhof“. Die Abflusswassermenge beträgt 34 l/s. Das Wasser fließt über die Mulde zur vorhandenen Versickerungsfläche an der Einmündung Am Schmalenhof / Erbschlö.

3.4.8 Entwässerungsabschnitt 8 – Bustrasse (Bau-km 0+429 bis Bau-km 0+636)

Das Einzugsgebiet des Entwässerungsabschnittes 8 umfasst zwei Teilabschnitte der nördlich der L 419 gelegenen „Busstraße“ von Bau-km 0+540 bis Bau-km 0+636 (EWA 8 (1)) und von Bau-km 0+428 bis Bau-km 0+540 (EWA 8 (2)).

EWA 8 (1)

Die Einleitung des gesammelten Oberflächenwassers der „Bustrasse“ von Bau-km 0+550 bis Bau-km 0+636 erfolgt breitflächig über das Bankett in die parallel verlaufende Mulde auf der Südseite der „Bustrasse“. Am Bauende der „Bustrasse“ bei Bau-km 0+636 erhält die Versickerungsmulde einen Notüberlauf mit Verbindung an den Regenwasserkanal DN 500 – „Erich-Hoepner-Ring“. Aus Platzgründen werden die Mulden zwischen Bau-km 0+500 und Bau-km 0+562 mittels eines Gerinnes aus Betonfertigteilen verbunden. Die Abflusswassermenge beträgt 10 l/s.

EWA 8 (2)

Von Bau-km 0+428 bis Bau-km 0+550 erfolgt die Entwässerung breitflächig über das Bankett in die südliche Mulde. Am Ende der Mulde bei Bau-km 0+416 erfolgt ein befestigter Auslauf in eine Versickerungsfläche. Die zu versickernde Wassermenge beträgt 13 l/s.



3.4.9 Entwässerungsabschnitt 9 – Erbschlöer Straße (Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+130)

Das gedrosselte Oberflächenwasser aus dem RRB Erbschlö von 10 l/s wird über eine Regenwasserleitung DN 300 in den Entwässerungsabschnitt 9 abgeschlagen. Das im Bereich der nördlichen Abfahrtsrampe des Knotenpunktes „Erbschlö“ anfallende Straßenwasser wird mit Hilfe von Abläufen gefasst und mittels einer geplanten Regenwasserleitung DN 300 in die Erbschlöer Straße geleitet. In der Erbschlöer Straße bei Bau-km 0+100 mündet die Regenwasserleitung DN 300 der nördlichen Tangentenfahrbahn des Knotenpunktes zusammen mit der Ablaufleitung DN 300 aus dem RRB „Erbschlö“ in einen Kontrollschacht.

Das gesammelte Straßenwasser durchfließt anschließend einen weiterführenden RW-Kanal DN 300 in der Erbschlöer Straße, welcher sich im weiteren Verlauf zu einem Stauraumkanal DN 1200 aufweitet. Bei Bau-km 0+000 der Erbschlöer Straße mündet der Stauraumkanal in eine Zulaufleitung, die den Stauraumkanal mit zwei Pumpenschächten DN 2000 verbindet. Von hier aus wird das gedrosselte Oberflächenwasser aus dem RRB, das Straßenwasser der nördlichen Abfahrt im Knotenpunkt „Erbschlö“ und die Abflüsse der Erbschlöer Straße von Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+130 in Höhe von 47 l/s über 2 x 2 Druckleitungen DN 100 (redundantes System) in die südliche und nördliche Mulde der L 419 gepumpt. Die Einleitungsmenge je Mulde beträgt 15 l/s.

3.4.10 Entwässerungsabschnitt 10 – Erbschlöer Straße (Bau-km 0+248 bis Bau-km 0+381)

Die Einleitung des gesammelten Oberflächenwassers der Erbschlöer Straße erfolgt wie bisher über Straßenabläufe in den vorhandenen Mischwasserkanal DN 400 in der Erbschlöer Straße. Durch den 6. und 9. Entwässerungsabschnitt erfolgt eine Entlastung des vorhandenen Mischwasserkanal in der Erbschlöer Straße um ca. 22,4 l/s. Die Abflussmenge in den Mischwasserkanal beträgt 47 l/s.



3.4.11 Entwässerungsabschnitt 11 – L 419 (Bau-km 1+780 bis 2+716(2+777), Bau-km 2+185 bis 3+204 (3+306) und Bau-km 3+204 (3+307) bis 3+430)

Das Einzugsgebiet des Entwässerungsabschnittes 11 umfasst drei Teilabschnitte der L 419 von Bau-km 1+780 bis 2+716(2+777) (EWA 11 (1)), von Bau-km 2+815 bis 3+204(3+307) (EWA 11 (2)) und von Bau-km 3+204(3+307) bis Bauende bei Bau-km 3+430 (EWA 11 (3)).

EWA 11 (1)

Bei Bau-km 1+845 erfolgt ein Abschlag des gesammelten Oberflächenwassers in die parallel verlaufende nördliche Mulde von 24 l/s. Ein weiterer Abschlag in Höhe von 38 l/s aus der Mittelstreifenentwässerung erfolgt bei Bau-km 2+060 in die südlich verlaufende Mulde, nachdem das Oberflächenwasser bereits über die belebte Bodenzone geleitet wurde. Da der Ablauf im Bereich der Mulde unterhalb der Geländeoberkante liegt, wird dieser als Sickerschacht (Quellschacht) ausgebildet (siehe Detail Regelquerschnitt). Bei Bau-km 2+270 erfolgt ein weiterer Abschlag der Mittelstreifenentwässerung in Richtung der südlichen Mulde. Von hier aus wird das Oberflächenwasser in Richtung Muldentiefpunkt geleitet (Bau-km 2+238). Zur Gewährleistung einer schadlosen Muldenentwässerung erfolgt im Muldentiefpunkt die Anordnung eines Muldennotüberlaufschachtes. Von dort aus erfolgt die Ableitung des gesammelten Oberflächenwassers in den geplanten Regenwasserkanal, der in der südlichen Mulde verläuft. Bei Bau-km 2+426 wird das Oberflächenwasser mit 151 l/s offen in die nachfolgende Mulde entwässert. Bei Bau-km 2+557 befindet sich der Tiefpunkt der südlichen Mulde. Zur Gewährleistung einer schadlosen Entwässerung wird am Muldentiefpunkt ein Notüberlaufschacht vorgesehen.

Die Entwässerung des Notüberlaufs erfolgt mittels eines Regenwasserkanals DN 500. Dieser quert die südwestliche Rampenfahrbahn und ver-



läuft weiter parallel zur L 419 in östliche Richtung. In Richtung Kreuzungsbauwerk Erbschlöer Straße wird die südwestliche Rampe bis Bau-km 0+197 über Straßenabläufe entwässert, die an den Regenwasserkanal DN 500 angeschlossen sind. Anschließend quert der Regenwasserkanal das Kreuzungsbauwerk Erbschlöer Straße sowie die anschließende südöstliche Rampe und geht dann in den Kanal des EWA 11(2) südlich der L 419 bei ca. Bau-km 3+000 über. Vor der Querung der südöstlichen Rampe ist ein Muldenablaufschacht vorgesehen. Die dort angeschlossene Mulde nimmt das Oberflächenwasser der südlichen Richtungsfahrbahn der L 419 von Bau-km 2+872 bis Bau-km 2+930 auf. Die Abflussmenge, die insgesamt bei Bau-km 3+000 übergeben wird, beträgt 195 l/s. Die nördliche Richtungsfahrbahn entwässert breitflächig über das Bankett in die parallel verlaufende Mulde. Zur schadlosen Ableitung des gesammelten Oberflächenwassers mit einer Menge von 46 l/s aus der nördlichen Mulde der L 419 erfolgt die Anordnung eines Rohrdurchlasses DN 500 im Bereich der Auffahrtsrampe in die weiterführende nördliche Mulde der L 419.

Bei Bau-km 2+540 (42 l/s) und Bau-km 2+714 (35 l/s) sind Ablaufschächte vorgesehen, die das gesammelte Oberflächenwasser der Mulden aufnehmen. Ab dem Ablaufschacht bei Bau-km 2+714 wird das gesammelte Oberflächenwasser in östliche Richtung mittels eines Regenwasserkanals DN 500 weitergeleitet.

Dabei quert der Regenwasserkanal die Brücke und leitet das gesammelte Straßenwasser in die anschließende nördlich der L 419 verlaufende Mulde ein. Die Abflussmenge beträgt insgesamt 205 l/s. Bei Bau-km 2+815 beginnt der EWA 11 (2).

EWA 11 (2)

Das Einzugsgebiet des Entwässerungsabschnittes 11 (2) umfasst den Teilabschnitt der L 419 von Bau-km 2+815 bis Bau-km 3+204(3+307),



den südlich der Trasse verlaufenden Geh-/Radweg von Bau-km 2+952 bis 3+182 und nimmt das Oberflächenwasser aus EWA 11 (1) und das gedrosselte gesammelte Oberflächenwasser von 10 l/s aus dem Regenrückhaltebecken auf, welches über ein Pumpwerk in die nördliche und südliche Mulde entwässert wird. Das Pumpwerk fördert das Regenwasser mit 15 l/s jeweils in die südliche und nördliche Mulde der L 419.

Die Einleitung des gesammelten Oberflächenwassers der L 419 erfolgt teilweise über Mulden und über die geplanten Regenwasserkanäle zwischen Bau-km 2+815 und Bau-km 3+307 im Mittelstreifen. Bei Bau-km 2+902 erfolgt ein Abschlag des gesammelten Oberflächenwassers aus der Mittelstreifenentwässerung in die parallel verlaufende nördliche Mulde, in Höhe von 35 l/s. Der EWA 11 (2) übernimmt außerdem das Oberflächenwasser von den Druckentspannungsschächten aus den Entwässerungsabschnitten 6 und 9. Das anfallende Oberflächenwasser der nördlichen Richtungsfahrbahn wird über das Bankett und abschnittsweise über die Böschungsschulter breitflächig in die parallel verlaufende Mulde eingeleitet. Vom Druckentspannungsschacht in der nördlichen Mulde wird das gesammelte Oberflächenwasser in Richtung Osten geleitet. Über die Verrohrung, mit den Kontrollschächten RS19.02 und RS19.02a in der Trenninsel, unter der nordöstlichen Schleifenfahrbahn und der nordöstlichen Tangentenfahrbahn erfolgt die Weiterleitung des Oberflächenwassers in Richtung Osten.

Zur Umgehung der Muldenhochpunkte bei Bau-km 3+010 und 3+130 sind Rohrleitungsverbindungen unter den Mulden geplant. Anschließend fließt das gesammelte Oberflächenwasser von Bau-km 3+155 in östliche Richtung durch die straßenparallele Mulde bis zum Muldenablaufschacht bei Bau-km 3+204, an dem das gesammelte Oberflächenwasser in die Mittelstreifenentwässerung abgeschlagen wird. Bei Bau-km 3+343 erfolgt ein Abschlag zum Übergabeschacht des 2. Bauabschnitts. Die Abflussmenge beträgt 295 l/s.



Das anfallende Oberflächenwasser der südlichen Richtungsfahrbahn wird von Bau-km 3+000 bis 3+180 über Borde gesammelt und über Straßenabläufe dem geplanten Regenwasserkanal zugeführt. Die vorgesehenen Abläufe im befestigten Seitenstreifen des Geh-/Radwegs schließen direkt an den tiefer liegenden R-Kanal an. Von Bau-km 3+180 bis 3+400 wird das Oberflächenwasser der Fahrbahn über das Bankett und die Böschungsschulter breitflächig in die parallel verlaufende Mulde eingeleitet. Zur Weiterleitung des Oberflächenwassers aus dem Druckentspannungsschacht und aus der Versickerungsmulde in Richtung Osten wird eine Querung der südöstlichen Rampe von Bau-km 2+818 bis Bau-km 3+400 mittels eines Regenwasserkanals hergestellt. Die südliche Versickerungsmulde endet bei Bau-km 3+306 und hat dort ihren Tiefpunkt. Zur schadlosen Ableitung des gesammelten Oberflächenwassers wird bei Bau-km 3+306 ein Notüberlauf angeordnet. Die Abflussmenge beträgt 225 l/s.

EWA 11 (3)

Das Einzugsgebiet des Entwässerungsabschnittes 11 (3) umfasst den Teilabschnitt der L 419 von Bau-km 3+204(3+306) bis Bauende bei Bau-km 3+430. Ab Bau-km 3+204 verläuft die nördliche Mulde der L 419 parallel zum Geh-/Radweg. Das Gelände fällt bis zur nördlichen Anbindung ab und steigt bei Bau-km 3+357 bis zum Bauende bei Bau-km 3+430 wieder an. Der sich ergebende Muldentiefpunkt bei Bau-km 3+357 liegt ca. 4 m tiefer als die Rohrsohle am Übergabeschacht zum 2. Bauabschnitt. Demzufolge wird das Wasser am Muldentiefpunkt mittels Ablaufschacht und einer Rohrleitung in eine weitere tiefer liegende Mulde abgeschlagen. Die anfallende Wassermenge beträgt 66 l/s.



Entwässerungsabschnitt 12 – 2. Bauabschnitt L 419

Das gesammelte Oberflächenwasser aus den EWA 11 (1) und 11 (2) wird mittels eines Übergabeschachtes bei Bau-km 3+357 in den Regenwasserkanal DN 600 auf die Südseite der L 419 eingeleitet und in das RRB Blombachtal abgeschlagen. Dieser Kanal beginnt am genannten Übergabeschacht mit der Dimension DN 600 und weitet sich entsprechend der Berechnung mit dem künftig zufließenden Oberflächenwasser des 2. BA im weiteren Leitungsverlauf Richtung BAB 1 auf. Am Übergabeschacht werden bei kritischen Randbedingungen mit reduzierter Versickerungsleistung (Kf-Wert = 0 m/s) in den Mulden 1060 l/s übergeben. Bei Randbedingungen mit durchschnittlicher Versickerungsleistung (Kf-Wert = 1×10^{-5} m/s) in den Mulden beträgt die Überlaufwassermenge in den 2. Bauabschnitt 504 l/s. Dieser Wert wird beim maximalen Bemessungsereignis (Starkregenereignis) von einmal in 30 Jahren erreicht. In den entsprechend geltendem Regelwerk für ein ein-jährliches Regenereignis bemessenen Mulden versickern die allermeisten Regenereignisse und nur bei seltenen Starkregenereignissen kommt es überhaupt zu einem Abfluss. Um das im Ausbaubereich anfallende Oberflächenwasser möglichst vor Ort zu versickern, wurde die vorliegende Kombination aus Muldensystem und Rückhalteräumen gewählt.

3.5 Hinweise zur Erlaubnis gem. § 8 Abs. 1 WHG

- 3.5.1 Die Erlaubnis steht gem. § 18 Abs. 1 WHG unter dem Vorbehalt des Widerrufs. Der Widerrufsvorbehalt gilt insbesondere auch für den Fall, dass die Nebenbestimmungen nicht oder nicht ordnungsgemäß erfüllt werden oder sich Angaben oder Berechnungen in den wassertechnischen Unterlagen als fehlerhaft erweisen sollten.
- 3.5.2 Die Vorbehalte des § 13 WHG beinhalten insbesondere auch nachträgliche Anforderungen an die Beschaffenheit des Abwassers (vgl. § 13 Abs.



2 Nr. 1 und Nr. 2 c WHG). Insbesondere können bei wasserwirtschaftlicher Notwendigkeit weitere Regenwasserbehandlungsanlagen oder auch weitere Rückhaltemaßnahmen nachträglich angeordnet werden.

- 3.5.3 Die Kosten der Überwachung der Gewässerbenutzung und etwaiger nachträglich gem. § 13 WHG angeordneter Maßnahmen gehen zu Lasten des Einleiters.
- 3.5.4 Auf die Bußgeldbestimmungen in § 103 WHG und § 123 LWG sowie auf die Strafbestimmungen der §§ 324 ff. des Strafgesetzbuches (StGB) wird hingewiesen.
- 3.5.5 Auf die Anzeigepflicht nach § 25 Abs. 2 LWG bei Änderung der Gewässerbenutzungsanlagen wird hingewiesen. Ggf. ist ein entsprechender Änderungsantrag erforderlich.
- 3.5.6 Im Rahmen der Regelungen des § 100 WHG sind behördliche Überwachungen der Gewässerbenutzungen sowie der zugehörigen Abwasseranlagen zu dulden. Dazu ist den beauftragten Vertretern der Wasserbehörden jederzeit Zutritt zu den Anlagen zu gewähren. Die ggf. erforderlichen Arbeitskräfte, Unterlagen und Werkzeuge sind zur Verfügung zu stellen.
- 3.5.7 Die Verkehrssicherungspflicht ist zu beachten. Ungeachtet der wasserrechtlichen Bestimmungen und der Regelungen dieses Beschlusses sind daher alle Maßnahmen zu treffen, die im Zusammenhang mit den Einleitungsstellen, den Einleitungsbauwerken und den Einleitungen selbst zur allgemeinen Gefahrenabwehr für Leib und Leben Dritter notwendig sind. Sich aus der Umgebung der Einleitungsstelle heraus ergebende oder ggf. künftig entstehende Gefährdungspotentiale sind zu berücksichtigen.
- 3.5.8 Diese Erlaubnis befreit nicht von der Haftung nach § 89 WHG.



4 Befreiungen

4.1 Befreiung nach § 67 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 75 LNatSchG NRW

Soweit Schutzgebiete und gesetzlich geschützte Biotope durch die vorgesehene Maßnahme oder durch die geplanten zugehörigen Kompensationsmaßnahmen betroffen sind, wird hiermit gemäß § 67 Abs. 1 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)) i. V. m. § 75 Gesetz zum Schutz der Natur in Nordrhein-Westfalen (Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG NRW)) aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, eine Befreiung von den Verbots- und Gebotsvorschriften der betroffenen ordnungsbehördlichen Schutzgebietsausweisungen im Einvernehmen mit den zuständigen Naturschutzbehörden erteilt.

4.2 Befreiung nach § 67 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BNatSchG i. V. m. § 26 BNatSchG

Von den Verboten des Landschaftsplanes der Stadt Wuppertal wird für die betroffenen Landschaftsschutzgebiete

- Wuppertal-Ost
- Gelpe

gem. § 67 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BNatSchG aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, Befreiung gewährt, soweit die Gebiete von der Baumaßnahme berührt werden.

Hinsichtlich der Begründung der Befreiungen wird auf Abschnitt B Nr. 6.2.2 dieses Beschlusses verwiesen.



5 Nebenbestimmungen

5.1 Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise

5.1.1 Im Falle einer Änderung oder Abweichung des Vorhabens gegenüber den planfestgestellten Unterlagen hat der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde die entsprechenden Unterlagen zur Entscheidung vorzulegen.

Beginn und Abschluss der Bauarbeiten sind der Planfeststellungsbehörde schriftlich mitzuteilen.

5.1.2 Alle vom Vorhabenträger im Zuge des Anhörungsverfahrens getätigten und in seinen Stellungnahmen sowie im Erörterungsprotokoll festgehaltenen Zusagen sind umzusetzen. Dies gilt auch dann, wenn der Vorhabenträger die Zusagen vorbehaltlich der Zustimmung der Planfeststellungsbehörde gegeben hat und die Zustimmung in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht ausdrücklich verweigert wird.

5.1.3 Im Planfeststellungsverfahren werden ausschließlich öffentlich-rechtliche Beziehungen rechtsgestaltend geregelt. Über etwaige Entschädigungsansprüche ist in einem gesonderten Entschädigungsfeststellungsverfahren zu entscheiden, soweit eine freihändige Übereinkunft zwischen dem Vorhabenträger und den Anspruchsberechtigten nicht zu erzielen ist.

5.2 Bodenschutz

5.2.1 Die Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen gemäß landschaftspflegerischen Begleitplan sind umzusetzen.

5.2.2 Werden bei den Baumaßnahmen Anhaltspunkte für das Vorliegen einer Altlast oder schädlichen Bodenveränderung festgestellt, sind diese unverzüglich der zuständigen Bodenschutzbehörde (UBB Stadt Wuppertal) mitzuteilen (§ 2 Abs. a LBodSchG).



5.2.3 Der Oberboden ist nach DIN 18915 aufzunehmen und auf Mieten zu setzen. Sofern während der Baumaßnahme Bodenaushub anfällt, der nicht zum Einbau im Eingriffsbereich vor Ort oder einer anderen Verwendung zugeführt werden kann, ist dieser ordnungsgemäß zu entsorgen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Regelungen zur Verwertung des Oberbodens von der Stadt Wuppertal festzulegen sind. Dabei ist sowohl der TOC Gehalt als auch eine mögliche Belastung der Böden im Bereich der Bankette zu berücksichtigen.

Eine Minimierung der baubedingten Eingriffe und gegebenenfalls Ausgleichsmaßnahmen für die Überbauung von Böden mit hoher/sehr hoher Funktionserfüllung sind mit der unteren Bodenschutzbehörde der Stadt Wuppertal abzustimmen.

5.2.4 Vor Beginn der Baumaßnahme ist der Baugrund, insbesondere hinsichtlich der Tragfähigkeit im Bereich der Trasse und der Standsicherheit der Ingenieurbauwerke, entsprechend zu erkunden und zu bewerten. Die erforderlichen geotechnischen Nachweise sind zu erbringen.

5.2.5 Überwachung der verwendeten Baustoffe

Die Regelungen und Vorgaben der LAGA (Technische Regeln für die Verwertung von Bodenmaterial – TR Boden – vom 05.11.2004) und des „Merkblatts über Bauwesen für technische Sicherungsmaßnahmen beim Einsatz von Böden und Baustoffen mit umweltrelevanten Inhaltsstoffen im Erdbau (MTSE)“ vom August 2009 sind zu beachten.

Es dürfen nur solche Baumaterialien verwandt werden, von denen keine Beeinträchtigung der Wasserqualität ausgeht. Industrielle Nebenprodukte (z. B. Hochofenschlacke, Hüttensand, Waschberge) sowie Recyclingbaustoffe oder andere vergleichbare mineralische Reststoffe aus Bautätigkeiten bzw. industriellen Prozessen dürfen im Straßen- und Erdbau sowie auch beim Bau der Abwasseranlagen nur verwendet werden, wenn die wasserwirtschaftliche Unbedenklichkeit des Materials vor der



Verwendung dem Umweltamt der Stadt Wuppertal nachgewiesen wird. Mit dem Einbau des Materials darf erst begonnen werden, wenn die schriftliche Zustimmung vorliegt. Bezüglich der Verwendungsgebiete, der Güteüberwachung und der Dokumentation sind in diesem Zusammenhang folgende gemeinsame Runderlasse zu beachten:

- Gem. RdErl. des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr und des Ministeriums für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft vom 21.12.1992 (MBI. NRW, Nr. 17, 1993, S. 511),
- Gem. RdErl. des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) und des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr (MWMEV) vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr. 75, 2001, S. 1472, Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus industriellen Prozessen im Straßen- und Erdbau),
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr. 76, 2001, S. 1494, Anforderungen an den Einsatz von mineralischen Stoffen aus Bautätigkeiten (Recycling-Baustoffe) im Straßen- u. Erdbau),
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr. 77, 2001, S. 1508, Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Hausmüllverbrennungsraschen im Straßen- und Erdbau),
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 09.10.2001 (MBI. NRW, Nr.78, 2001, S. 1528, Güteüberwachung von mineralischen Stoffen im Straßen- und Erdbau),
- Gem. RdErl. des MUNLV und des MWMEV vom 14.09.2004 (MBI. NRW, Nr.36, 2004, S. 871, Anforderungen an die Güteüberwachung und den Einsatz von Metallhüttenschlacken im Straßen- und Erdbau).



Auf die §§ 32 Abs. 2 und 48 Abs. 2 WHG wird hingewiesen.

Weiter wird darauf hingewiesen, dass der Verwertung von Abfällen nach dem Kreislaufwirtschaftsgesetz sowie dem Landesabfallgesetz NRW - unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften - Vorrang einzuräumen ist.

5.3 Lärmschutz

5.3.1 Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen

Von dem Vorhabenträger ist für die vorliegende Baumaßnahme unter Beachtung der vom Bundesministerium für Verkehr eingeführten „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“, Ausgabe 1990 – RLS-90 – und der Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 – VLärmSchR 97 – eine lärmtechnische Untersuchung unter Einbeziehung der Außenwohnbereiche durchgeführt worden. Entsprechend den Ergebnissen dieser Untersuchung und unter Berücksichtigung der 16. BImSchV werden zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche Lärmschutzmaßnahmen an der Straße (Lärmschutzwände, lärmmindernder Straßenoberflächenbelag) bzw. an den baulichen Anlagen (z. B. Lärmschutzfenster) angeordnet. Auf Kapitel B.6.3.5.1 (Ausführungen zum Lärm) dieses Beschlusses wird hingewiesen.

5.3.2 Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Der Vorhabenträger hat die in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Lärmschutzanlagen (Lärmschutzwände) zu errichten und zu unterhalten. Bei der Ausgestaltung der Anlagen ist insbesondere auf eine sorgfältige Anpassung an das Umfeld zu achten.

Die Ermittlung der zu erwartenden Lärmemissionen und -immissionen erfolgte nach den Rechenvorschriften der 16. BImSchV. Die schalltechnischen Berechnungen haben ergeben, dass im Zusammenhang mit dem geplanten Vorhaben Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte



zu erwarten sind. Bei der Wahl der erforderlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind Lärmschutzwände oder -wälle bzw. lärmindernde Fahrbahnbeläge sowie eine Kombination aus ihnen zu prüfen. Unter Berücksichtigung der vorhandenen, straßennahen Bebauung sowie der in der Bauleitplanung bereits festgelegten künftigen Nutzungen der angrenzenden weiteren Flächen, kommen als aktive Lärmschutzmaßnahmen nur ein lärmindernder Fahrbahnbelag (Pegelminderung -2 dB(A)) in Kombination mit Lärmschutzwänden in Betracht.

Schutzabschnitt	LSW Lfd. Nr.	Bau-km von	Bau-km bis	Länge LSW	Höhe gepl. Wand	Absorptionseigenschaften	Fläche
				m	m	Gruppe*	m ²
R1	LSW 1 (Süd)	1+295	1+583	359	2-6	A3	1.922
R1, R2	LSW 2 (Süd)	1+465	1+700	248	1-4	A3	931
R2	LSW 3 (Süd)	1+617	2+215	648	2-7	A3	4.338
R3	LSW 4 (Süd)	2+572	2+884	328	1,5-5	A3	1.500
R3	LSW 5 (Süd)	2+516	2+783	282	1,5-5	A3	1.296
R3	LSW 6 (Süd)	2+789**	2+798**	109	3-5	A3	529
L1	LSW 1 (Nord)	1+160	1+405	240	1,5-7	A3	1.135
L3	LSW 2a (Nord)	3+215	3+444	227	1,5-2	A3	451
L3	LSW 2b (Nord)	3+440	3+517	76	1,5-2	A3	149
* Einteilung gem. ZTV-LSW 06: A3 = hochabsorbierende Lärmschutzwände							
**Wandverlauf rechtwinklig zu L 419 mit Bau-km 0+255 – 0+362 an Erbschlöer Str.							

5.3.3 Passive Lärmschutzmaßnahmen

Die Eigentümer der nachfolgend genannten Wohngrundstücke sind vom Vorhabenträger darauf hinzuweisen, dass sie gegen den Vorhabenträger dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen haben, um Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen



gen zu schützen. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Art, Umfang und Durchführung der im Einzelnen notwendigen Schutzmaßnahmen richten sich nach den Regelungen der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmSchR 97. Bei der Bestimmung der Verkehrsbelastung sind die in diesem Verfahren zugunsten der Betroffenen zugrunde gelegten Prognosewerte für das Jahr 2030 heranzuziehen.

Ansprüche dem Grunde nach haben, soweit in den planfestgestellten „Zusammenstellungen der Beurteilungspegel“ (Unterlage 17.1.2D) in den Spalten 15 für den Tageswert (T) oder 16 für den Nachtwert (N) für eine Etage und Fassadenseite Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV aufweisen, die Eigentümer der folgenden Grundstücke:

Adresse	Anspruch auf passiven Lärmschutz (tags/nachts)	Schutzabschnitt Gebietstyp
Am Knöchel 1	nachts	<p style="text-align: center;">R1 WR, WA, WS 59 dB(A) / 49 dB(A)</p>
Am Knöchel 2	nachts	
Am Knöchel 3	nachts	
Am Knöchel 4	nachts	
Am Knöchel 5	nachts	
Am Knöchel 6	nachts	
Am Knöchel 7	tags/nachts	
Am Knöchel 8	tags/nachts	
Am Knöchel 9	tags/nachts	
Am Knöchel 10	tags/nachts	
Am Knöchel 17	tags/nachts	
Am Knöchel 18	nachts	
Am Knöchel 51	tags/nachts	
Am Knöchel 53	nachts	
Am Knöchel 54	nachts	
Am Knöchel 100	nachts	
Am Knöchel 101	nachts	



Kurfürstenstraße 133	nachts	R2 WR, WA, WS 59 dB(A) / 49 dB(A)
Kurfürstenstraße 135	tags/nachts	
Kurfürstenstraße 137	tags/nachts	
Kurfürstenstraße 142	tags/nachts	
Kurfürstenstraße 148	tags/nachts	
Kurfürstenstraße 154	tags/nachts	
Kurfürstenstraße 156	tags/nachts	
Kurfürstenstraße 156 A1	nachts	
Elias-Eller-Straße 142	nachts	
Elias-Eller-Straße 144	nachts	
Elias-Eller-Straße 146	nachts	
Zur Wolfskuhle 13	tags/nachts	
Zur Wolfskuhle 27	nachts	
Zur Wolfskuhle 29	tags/nachts	
Zur Wolfskuhle 31	tags/nachts	
Zur Wolfskuhle 33	nachts	R3 WR, WA, WS 59 dB(A) / 49 dB(A)
Waldfrieden 43	nachts	
Waldfrieden 45	tags/nachts	
Waldfrieden 46	tags/nachts	
Waldfrieden 57	nachts	
Waldfrieden 60	nachts	
Waldfrieden 62	nachts	
Waldfrieden 64	nachts	
Waldfrieden 66	tags/nachts	
Erbschlöer Straße 145	nachts	
Erbschlöer Straße 147	tags/nachts	
Erbschlöer Straße 150	tags/nachts	L1 GE 69 dB(A) / 59 dB(A)
Erbschlöer Straße 164 A1	tags	
Otto-Hahn-Straße 2	nachts	
Heinz-Fangman-Weg	tags	



Erbschlö 3	tags/nachts	L3 MK, MI, MD 64 dB(A) / 54 dB(A)
Erbschlö 3 A	tags/nachts	
Erbschlö 5 A	tags/nachts	
Erbschlö 10	nachts	
Am Knöchel 8, Terrasse	tags	Außenwohnbereiche 59 dB(A) / 49 dB(A)
Am Knöchel 10, Terrasse	tags	
Kurfürstenstraße 137, Balkone	tags	
Kurfürstenstraße 142, Balkone	tags	
Lärmauswirkung auf bestehende Straßenabschnitte der L 418		
Hein-Fangman-Straße 2	nachts	R1 64 dB(A) / 54 dB(A)
Lichtscheider Straße 85	tags/nachts	R2 64 dB(A) / 54 dB(A)
Lichtscheider Straße 87	tags	
Lichtscheider Straße 89	tags	
Lichtscheider Straße 91	tags	
Lichtscheider Straße 95	tags	
Kapellenweg 73	nachts	R3 64 dB(A) / 54 dB(A)
Freudenberger Straße 37	tags/nachts	R5 64 dB(A) / 54 dB(A)
Freudenberger Straße 39	tags/nachts	
Boltenbergstraße 34	nachts	R6 64 dB(A) / 54 dB(A)
Schrödersbusch 2	nachts	R7 64 dB(A) / 54 dB(A)
Schrödersbusch 4	tags/nachts	
Werderstraße 86	tags/nachts	
Werderstraße 87	nachts	
Werderstraße 87a	nachts	
Kapellen 17	tags/nachts	L1 64 dB(A) / 54 dB(A)
Kapellen 19	tags/nachts	
Kapellen 26	nachts	



Kapellen 30	tags/nachts	
Kapellen 50	tags/nachts	
Kapellen 54	tags/nachts	
Kapellen 56	tags/nachts	
Dorner Weg 4	tags/nachts	L2 64 dB(A) / 54 dB(A)
Lise-Meitner-Straße 1	tags/nachts	
Lise-Meitner-Straße 5	tags/nachts	
Lise-Meitner-Straße 15	tags/nachts	
Frohental 1	tags/nachts	L3 64 dB(A) / 54 dB(A)

Darauf, dass sich die dem Grunde nach bestehenden Ansprüche nicht auf das gesamte Gebäude, sondern jeweils nur auf eine oder einzelne Etagen und Fassadenseiten beziehen und sie sich ggf. nur auf Grenzwertüberschreitungen am Tage oder in der Nacht erstrecken, wird hingewiesen. Diesbezüglich maßgebend sind die in den Zusammenstellungen der Beurteilungspegel der planfestgestellten lärmtechnischen Unterlage 17.1.2D ausgewiesenen Werte.

5.3.4 Einschränkung des Baulärms

Während der Bauphase hat der Vorhabenträger sicherzustellen, dass die in den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen (AVV-Baulärm vom 19. August 1970, Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) festgesetzten Immissionsrichtwerte für die betroffenen Gebiete entsprechend ihrer tatsächlichen Art der baulichen Nutzung eingehalten werden.

Sollte im Einzelfall gleichwohl eine Überschreitung der maßgeblichen Werte eintreten, ist in Abstimmung mit den jeweiligen zuständigen Fachbehörden, der betroffenen Kommune und Anwohnern ein geeignetes Konzept zur Sicherstellung der Einhaltung der überschrittenen Werte zu entwickeln.



Sollte sich jedoch im Rahmen der Bauausführungsplanung ergeben, dass unvermeidbare Bauverfahren mit zu erwartenden erheblichen Baulärmimmissionen eingesetzt werden müssen, welche die Richtwerte der AVV überschreiten, behält sich die Planfeststellungsbehörde vor, dem Vorhabenträger gemäß § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkung auf Rechte anderer erforderlich sind.

Die Vorgaben der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) vom 29.08.2002 (BGBl. I S. 3478) in der Fassung des Artikels 23 des Gesetzes zur Neuordnung der Sicherheit von technischen Arbeitsmitteln und Verbraucherprodukten vom 06.01.2004 (BGBl. I S. 2) sind einzuhalten.

Wohngebiete sind soweit wie möglich vom Baustellenverkehr freizuhalten. Zur Vermeidung von unzumutbarem Baustellenlärm sind die Bauzeiten für alle Betroffenen so kurz wie möglich zu halten und verträglich zu gestalten.

Um unabhängig davon unzumutbaren nächtlichen Baustellenlärm zu vermeiden, sollen die Bauarbeiten möglichst auf den Zeitraum zwischen 07:00 Uhr und 22:00 Uhr beschränkt werden.

Der Vorhabenträger hat darauf hinzuwirken, dass während der Bauzeit Belästigungen durch Staubimmissionen und Beeinträchtigungen durch verschleppten Schmutz vermieden werden. Er hat maßnahmenbedingte Schäden am untergeordneten Straßen- und Wegenetz (z.B. infolge der Benutzung durch Baufahrzeuge) nach Abschluss der Arbeiten vollständig zu beheben.

Um den Umfang etwaiger auf die Bauarbeiten zurückzuführender Schäden ermitteln zu können, hat der Vorhabenträger zu diesem Zweck vor Beginn der Bauarbeiten zu seinen Lasten Beweissicherungsverfahren



mit dem jeweiligen Baulastträger der benutzten Straße durchzuführen. Im Übrigen ist während der Baumaßnahme die Verkehrssicherheit der benutzten Straßen und Wege, z.B. durch die Beseitigung von Verschmutzungen, sicherzustellen.

Nach Abschluss der Arbeiten sind alle vorübergehend in Anspruch genommenen Grundstücksflächen fachgerecht wiederherzustellen und soweit wie möglich in ihren ursprünglichen Zustand zurück zu versetzen.

5.3.5 Entschädigungsanspruch im Außenwohnbereich

Sofern die vorstehend unter Nr. 4.3.3 benannten Grundstücke mit einem Außenwohnbereich ausgestattet sind (Terrasse, Balkon, Loggia, Sitzecken etc.), an dem die Beurteilungspegel den zugehörigen Immissionsgrenzwert für den Tag überschreiten, haben deren Eigentümer für die Beeinträchtigung dieses Außenwohnbereichs durch den vom hiermit planfestgestellten Straßenausbau ausgehenden Verkehrslärm gegenüber dem Vorhabenträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld gemäß § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW.

Für den Fall, dass eines dieser Grundstücke über einen Bereich verfügt, der rechtlich die Anforderungen eines Außenwohnbereichs erfüllt und der noch nicht vom Vorhabenträger erfasst und in den lärmtechnischen Berechnungen berücksichtigt worden sein sollte, kann der Eigentümer für diesen die zugehörige Berechnung des Beurteilungspegels für den Tag vom Vorhabenträger beantragen. Für den Fall, dass sich eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes ergibt, wird hiermit auch dafür ein entsprechender Entschädigungsanspruch dem Grunde nach festgestellt. Für den Fall einer Streitigkeit über das Bestehen eines Anspruchs auf eine Entschädigung behält sich die Planfeststellungsbehörde eine nachträgliche Entscheidung vor. Sie kann vom betroffenen Grundstückseigentümer bei der Planfeststellungsbehörde beantragt werden. Die Ermittlung des Umfangs einer etwaigen Entschädigung richtet sich nach



den Regelungen der VLärmSchR 97. Für den Fall, dass zwischen dem Vorhabenträger und einem betroffenen Eigentümer keine Einigung über die Höhe der Entschädigung wegen unzumutbarer Lärmbelästigungen erzielt wird, setzt die Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Enteignungsbehörde die Entschädigung fest (§ 19a FStrG in Verbindung mit § 41 EEG NRW).

Über die Umsetzung bzw. Ausgestaltung des passiven Lärmschutzes bzw. die Höhe einer entsprechenden Entschädigung wird nicht im Planfeststellungsverfahren entschieden (vgl. C.1).

5.4 Natur- und Landschaftsschutz

5.4.1 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) und im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (AFB) dargestellten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sind in der genehmigten Fassung durchzuführen. Abweichungen sind nur insoweit zulässig, wie sie durch nachfolgende Nebenbestimmungen festgelegt werden.

5.4.2 Der Vorhabenträger hat eine fachlich qualifizierte ökologische Baubegleitung einzusetzen. Durch diese ist sicherzustellen, dass die naturschutzrechtlichen Nebenbestimmungen fachgerecht umgesetzt werden. Das beinhaltet insbesondere die Einhaltung, Umsetzung und Betreuung der im LBP und im AFB sowie den Nebenbestimmungen in Text und Karte formulierten bzw. dargestellten Maßnahmen und Einschränkungen zum Schutz von Natur, Landschaft und Boden.

5.4.3 Weiterhin ist ihre Aufgabe, neue fachliche Erkenntnisse zu dokumentieren und etwaige zusätzliche Eingriffe nach § 14 Abs. 1 BNatSchG festzustellen, die eine Nachbilanzierung des Kompensationsumfanges erforderlich machen. Die ökologische Baubegleitung beginnt mit den bauvorbereitenden Maßnahmen und endet mit der Bauabnahme einschließlich



der Umsetzungskontrolle aller Maßnahmen der Landschaftspflege und des Artenschutzes.

- 5.4.4 Die nach dem LBP und dem AFB sowie in den Nebenbestimmungen maßgeblichen Vorgaben sind in die vertraglichen Bedingungen und Leistungsverzeichnisse bei der Auftragsvergabe an die ausführenden Firmen aufzunehmen. Bei der Vergabe ist die DIN 18320 entsprechend zu beachten.
- 5.4.5 Vor Baubeginn ist noch die Funktionsfähigkeit der anzulegenden Kleingewässer der Ausgleichsmaßnahme A9d „Lursiepen“ zu dokumentieren.
- 5.4.6 Beginn und Abschluss der Bauarbeiten sind der höheren Naturschutzbehörde (hNB) sowie der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Wuppertal (uNB) umgehend schriftlich mitzuteilen. Zusätzlich sind der hNB sowie der uNB zu Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen schriftlich der gesamtverantwortliche Bauleiter und die für die ökologische Baubegleitung qualifizierte Person mit Namen, Anschrift und Kontaktdaten mitzuteilen. Die hNB ist in den Verteiler der Baubesprechungsprotokolle (E-Mail) aufzunehmen.
- 5.4.7 Eine über den jeweiligen dargelegten Eingriffsbereich hinausgehende Flächeninanspruchnahme ist nicht zulässig. Die Baustellenabwicklungen (u.a. Zufahrten, Baustraßen, Lagerflächen, Arbeitsräume) haben in der Abgrenzung der Eingriffsbewertung zu erfolgen. Gegebenenfalls erforderlich werdende Abweichungen von dem Planfeststellungsbeschluss sind rechtzeitig bei der zulassenden Behörde mit den erforderlichen Unterlagen zu beantragen. Dies gilt analog für den Fall, dass durch Abstimmungen anderer Belange über den Antragsgegenstand hinausgehende Betroffenheiten von Natur und Landschaft ausgelöst werden.



- 5.4.8 Sollten bei der Ausführung der Baumaßnahme neuere Erkenntnisse zu planungsrelevanten oder bedeutsamen Rote-Liste-Arten vorliegen (z.B. durch die ökologische Baubegleitung), so sind die Naturschutzbehörden umgehend zu informieren. Gegebenenfalls können dadurch weitere Nebenbestimmungen erforderlich werden.
- 5.4.9 Wenn der Einsatz einer Drohne (z.B. zur Bauüberwachung oder zum Aufmaß) beabsichtigt ist, ist ihre Verwendung mit der uNB der Stadt Wuppertal abzustimmen.
- 5.4.10 Sofern während der Bautätigkeit Beleuchtungen errichtet werden müssen, ist eine zusätzliche Lichtverschmutzung zu minimieren. Das Anlocken von Insekten aus angrenzenden Lebensräumen und deren Prädatoren ist ebenfalls zu vermeiden. Hierzu sind die Inhalte der Anlage 1 der „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)“ in ihrer aktuellen Fassung zu prüfen. Die Beleuchtung darf nur während der Arbeitszeiten benutzt werden.
- 5.4.11 Die Erhaltung der Gehölzbestände sowie ihr Schutz vor Beschädigungen während der Bauzeit haben gemäß RAS-LP 4 zu erfolgen. Zudem sind bei der Maßnahmenausführung die DIN 18916, DIN 18917, DIN 18918 und DIN 18919 in ihrer jeweils gültigen Fassung zu beachten.
- 5.4.12 Um die Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten auszuschließen, sind Eingriffe in Pflanzenbestände nicht vom 1. März bis zum 30. September durchzuführen (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG). Außerhalb dieses Zeitraumes sind sie nur dann zulässig,



wenn sie aus wichtigen Gründen nicht zu anderer Zeit durchgeführt und Verbotstatbestände ausgeschlossen werden können.

- 5.4.13 Bei den Gehölzpflanzungen der Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind nach § 40 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ausschließlich Pflanzen aus dem Vorkommensgebiet 4 „Westdeutsches Bergland und Oberrheingraben“ zu setzen. Bei der Auswahl der Arten ist die potentiell natürliche Vegetation der naturräumlichen Haupteinheit „Bergische Hochflächen“ zu beachten.
- 5.4.14 Die abschirmende Pflanzung an den Radfahrwegen (A_{ASB1}) soll durch eine Auswahl an geeigneten Gehölzen (dornenbewehrte Pflanzen, Blickdichte, etc.) eine hemmende Wirkung gegen Betreten oder Durchwandern entfalten.
- 5.4.15 Sofern die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht fest terminiert wurden, sind sie spätestens innerhalb der nach Abschluss des Ausbaus folgenden Pflanzperiode umzusetzen. Bei der Durchführung und der Pflege ist die Verwendung von Torf, Dünger und chemischen Mitteln unzulässig.
- 5.4.16 Bei der Ausgleichsmaßnahme A7 kann das Totholz und der Baumschnitt standortgerechter Gehölze nach den fachlichen Vorgaben des Prozessschutzes im Laubwald verbleiben, um die Entwicklung des Naturwalds zu begünstigen. Eine dauerhafte Sukzession ist anzustreben.
- 5.4.17 Die Maßnahme V1 „Anlage eines Wildschutzzaunes zur Vermeidung von Wildunfällen“ ist auf der Nordseite der L 419 i.V.m. mit der Maßnahme des Artenschutzes V_{ASB5} dauerhaft zu unterhalten.



- 5.4.18 Nach Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen im direkten Anschluss an den Straßenbau ist der hNB seitens der ökologischen Baubegleitung zu berichten (u.a. zur Nachbilanzierung der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanz, Vorbereitung der Umsetzungskontrolle). Die Umsetzungskontrolle der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist binnen eines Monats nach deren Fertigstellung schriftlich bei der hNB zu beantragen. Es ist sicherzustellen, dass bei der Umsetzungskontrolle die ökologische Baubegleitung anwesend ist.
- 5.4.19 Der Umfang bis dahin nicht umgesetzter Kompensationsmaßnahmen vergrößert sich jeweils um 1% pro Quartal ab dem oben genannten Zeitraum (s. „Time-lag-Effekt“ in Methodik der Eingriffsregelung Teil III, Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung 1996).
- 5.4.20 Da es sich teilweise um längerfristige Umsetzungszeiträume handelt, kann eine anteilige, gestaffelte Umsetzungskontrolle in einem vierjährigen Intervall durchgeführt werden. Die Dokumentation ist dann zu aktualisieren und den Naturschutzbehörden vorzulegen.
- 5.4.21 Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind vom Vorhabenträger oder von ihm beauftragten Dritten (z.B. durch eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit nach §§ 1090 ff. BGB) dauerhaft und ihrer Zweckbestimmung entsprechend zu erhalten und in ihrer Funktionsfähigkeit zu sichern. Sie werden mit der Erfassung im Kompensationsflächenverzeichnis zu gesetzlich geschützten Landschaftsbestandteilen (§ 39 Abs.1 LNatSchG).



- 5.4.22 Bei den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit dem Schwerpunkt auf der Entwicklung von Extensivgrünland sind Wildtiere durch die gute fachliche Praxis zu schonen. Hierzu sind die Inhalte des „Anwenderhandbuchs Vertragsnaturschutz“ und des „Praxis-Leitfadens für artenreiche Weg- und Feldraine“ des LANUV in der jeweils aktuellen Fassung zu prüfen und bei der Unterhaltung anzuwenden.
- 5.4.23 Bei der Ausgleichsmaßnahme A6 ist darauf hinzuwirken, dass die Ausbreitung von Neo- und Nitrophyten durch eine entsprechende Unterhaltung eingedämmt wird (§ 40 Abs. 3 BNatSchG).
- 5.4.24 Bei den Maßnahmen A10, A11a, A11b, E 2, E9a, E9b, E9c, E9d E11 E13a, E13 soll die Schnitthöhe bei langsamer Arbeitsgeschwindigkeit 10 bis 12 cm betragen. Das Mahdgut soll mindestens zwei Tage liegen bleiben, um eine Flucht am Boden lebender Kleiniere zu ermöglichen.

5.5 Gewässerschutz

- 5.5.1 Bei der Bauausführung ist auf die Belange des Schutzes von Grund- und Oberflächenwasser Rücksicht zu nehmen. Es ist dafür zu sorgen, dass keine Gewässerverunreinigungen stattfinden. Im Zuge der Bauausführung sind grundsätzlich alle Handlungen zu unterlassen, die nachteilige Auswirkungen auf die Beschaffenheit der Gewässer besorgen lassen. Insbesondere ist bei der Verwendung wassergefährdender Stoffe (Treibstoffe, Öle und andere wassergefährdende Stoffe) Vorsorge vor der Verunreinigung eines oberirdischen Gewässers oder des Grundwassers zu treffen. Ölbindemittel sind in ausreichendem Maße auf der Baustelle vorzuhalten. Die Vorschriften des WHG, des LWG und der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe (VAwS) sind zu beachten.
- 5.5.2 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch



ungeregelten Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Vorhabenträger zu beseitigen.

5.6 Klimaschutz

Die Ausführungsplanung inklusive der Vergabe der Bauarbeiten sowie die Baustellenablaufplanung hat unter Beachtung der Zielvorgaben der Klimaschutzgesetze des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen (KSG und KSG NRW) zu erfolgen. Es sind insbesondere Technologien, Materialien oder Lieferformen anzuwenden, durch die sich THG-Emissionen verringern oder vermeiden lassen.

5.7 Kampfmittelangelegenheiten

5.7.1 Spätestens drei Monate (bei Flächen größer 20.000 m² sechs Monate) vor Baubeginn ist ein Antrag auf Kampfmittelüberprüfung bei der örtlichen Ordnungsbehörde zu stellen. Die rechtzeitige Beantragung dient auch dazu, Bauverzögerungen und -stilllegungen zu vermeiden.

5.7.2 Vor Baubeginn ist die Bescheinigung über die Kampfmittelüberprüfung bei der zuständigen Bauaufsichtsbehörde vorzulegen. Ist die Bauaufsichtsbehörde nicht gesetzlich geregelt, so ist diese Bescheinigung der Planfeststellungs-/ Genehmigungsbehörde (Bezirksregierung Düsseldorf Dezernat 25) vorzulegen. Falls die Kampfmittelüberprüfung nicht vor Baubeginn realisiert werden kann, z.B. bei Bohrlochdetektionen oder baubegleitender Kampfmittelräumung, so ist die Kampfmittelüberprüfung mit der örtlichen Ordnungsbehörde abzustimmen.

5.8 Ver- und Entsorgungsanlagen

Rechtzeitig vor Baubeginn ist die Maßnahme mit den betroffenen Trägern von Versorgungseinrichtungen und Leitungen, insbesondere hinsichtlich der Verlegung oder Sicherung von Leitungen, von anderen Einrichtungen oder wegen sonstiger Arbeiten hieran abzustimmen. Der Beginn und das Ende der Baumaßnahme ist den betroffenen Trägern rechtzeitig bekanntzugeben.



Die in den vorgelegten Stellungnahmen der Versorgungs- und Leitungsträger genannten Anforderungen und Hinweise sind dabei zu beachten.

Im Zusammenhang mit der Verlegung, Änderung oder Sicherung von Versorgungsleitungen erforderliche Kostenregelungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens; sie sind aufgrund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts außerhalb der Planfeststellung zu treffen. Sofern in den Planunterlagen enthalten, haben sie nur deklaratorische Bedeutung.

5.8.1 Bezirksregierung Düsseldorf – Dezernat 54

Von der Straßenbaumaßnahme sind die Mischwasserkanäle der Wuppertaler Stadtwerke in Ronsdorf berührt, die im Zuge des Ausbaus zurückgebaut oder umgebaut werden müssen oder die Notüberläufe aus den Versickerungsmulden aufnehmen sollen. Diese Maßnahmen sind mit der WSW abzustimmen.

Entwässerungsabschnitt	Mischwasserkanal	Betroffenheit/Funktion	Wassermenge
EWA 5	Mischwasserkanal DN 300 „Kurfürstenstraße/Parkstraße“	Leitungsumverlegungen / Rückbau / Aufnahme Notüberlauf Entwässerungsmulde	23 l/s
EWA 8 (1)	Mischwasserkanal DN 200 „Erich-Hoepner-Ring“	Aufnahme Notüberlauf Entwässerungsmulde	10 l/s
EWA 10	Mischwasserkanal DN 400 „Erbschlöer Straße“	Leitungsumverlegungen / Verringerung der von der L 419 zugeführten Niederschlagswassermenge	-22,4l/s

5.8.2 Amprion GmbH

5.8.2.1 Die geplante externe Ausgleichsmaßnahme E 9 liegt teilweise im Schutzstreifen der 110-/220-kV-Höchstspannungsfreileitung Ronsdorf – Pkt.



Ochsenkopf, Bl. 2468 (Maste 6 und 7) und 220-/380-kV-Höchstspannungsfreileitung Ronsdorf – Bomig, Bl. 4562 (Maste 6 bis 7). Mit den geplanten Kompensationsmaßnahmen im Schutzstreifen der Freileitungen sind folgende Bedingungen einzuhalten:

- Einwirkungen und Maßnahmen, die den Bestand oder Betrieb der Leitungen beeinträchtigen oder gefährden, dürfen nicht vorgenommen werden.
- Die geplante Teilverlegung des Fließgewässers Lursiepen wird so vorgenommen, dass ein ausreichender Abstand (mindestens 20 m) zu den sichtbaren Fundamenten der o. g. Höchstspannungsmasten eingehalten wird. Die Uferböschungen sind so anzulegen, dass sie dauerhaft erhalten bleiben.
- Eventuell geplante Anpflanzungsmaßnahmen sind separat mit dem Leitungsbetreiber abzustimmen.

5.8.2.2 Damit die Sicherheit der Stromversorgung gewährleistet bleibt und außerdem jegliche Gefährdung auf der Baustelle im Bereich der Freileitungen ausgeschlossen wird, muss sorgfältig darauf geachtet werden, dass immer ein genügender Abstand zu den Bauteilen der Freileitungen eingehalten wird (siehe Merkheft „Hinweis zum Schutz von Versorgungsanlagen“ - Herausgeber Amprion GmbH). Der Bauherr hat die von ihm Beauftragten sowie sonstige auf der Baustelle anwesenden Personen und Unternehmen entsprechend zu unterrichten.

5.8.2.3 Der Bauherr haftet gegenüber der Amprion GmbH im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen. Er haftet insbesondere für sämtliche Schäden und sonstigen Nachteile, die er, seine Mitarbeiter, von ihm beauftragte Personen oder Unternehmen und/oder seine Erfüllungs- und Verrichtungsgehilfen an den Höchstspannungsfreileitungen, den Masten und/oder deren Zubehör verursachen, sei es, durch die Errichtung oder durch den Betrieb der baulichen Anlage oder in sonstiger Weise.



5.8.3 PLEdoc GmbH

Bei der Durchführung der Arbeiten im Bereich der Versorgungsanlage in der Ausgleichsfläche Lursiepen (Leitungsnr. 657 Korrosionsschutz, Schutzstreifen 1m (Verbindungskanal), 4m (Annodenfeld)) sind die Auflagen und Hinweise der Anweisung der PLEdoc GmbH zu beachten.

5.8.4 Westnetz GmbH

5.8.4.1 Im Schutzstreifen der Hochspannungsfreileitung (110-kV-Hochspannungsfreileitung Lennep – Ronsdorf, Bl. 0250 (Mast 23 bis 5A (Bl. 46 562))) dürfen nur solche Anpflanzungen vorgenommen werden, die eine Einwuchshöhe von maximal 10 m erreichen.

5.8.4.2 Die Leitung und die Maststandorte müssen jederzeit zugänglich bleiben, insbesondere ist eine Zufahrt auch für schwere Fahrzeug zu gewährleisten. Alle die Hochspannungsfreileitung gefährdenden Maßnahmen sind untersagt.

5.8.4.3 Im Rahmen der Baumaßnahme ist ein genügender Abstand zu den Bauteilen der Freileitung einzuhalten.

5.8.5 Vodafone (ehem. Unitymedia)

Es befinden sich Kabel auf dem Gebiet. Die Nebenbestimmungen unter Abschnitt A Nr. 5.8.1 sind zu beachten.

5.8.6 WSW Wuppertaler Stadtwerke GmbH

Es dürfen auch während des Baubetriebs keine zusätzlichen Flächen an das Entwässerungsnetz der WSW Energie & Wasser AG angeschlossen werden.

5.9 Landwirtschaft

5.9.1 Zufahrten und Wirtschaftswege

Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt



auch während der Bauzeit; gegebenenfalls sind provisorische Zufahrten einzurichten.

Die Erschließung der verbleibenden landwirtschaftlichen Nutzflächen ist sicherzustellen.

Soweit in einem anderen Verfahren (z.B. Flurbereinigungsverfahren) für das nachgeordnete Wegenetz andere geeignete Lösungen gefunden werden, die eine ordnungsgemäße Erschließung der Grundstücke sicherstellen, kann der Vorhabenträger auf die Errichtung der dann entbehrlich werdenden Straßen- und Wegeteile nach diesem Beschluss verzichten.

5.9.2 Restflächen

Sofern Flächen nicht in ein Flurbereinigungsverfahren einbezogen werden, hat sich der Träger der Straßenbaulast durch Förderung von freiwilligem Landtausch zu bemühen, dass durch die Zuordnung von Restflächen an angrenzende Grundstücke die agrartechnisch sinnvolle landwirtschaftliche Weiternutzung der Restflächen bzw. eine Verwendung für naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen ermöglicht wird.

Restflächen, die ohne Anbindung an das öffentliche Straßen- und Wegenetz verbleiben, sind auf Wunsch des Eigentümers vom Straßenbaulastträger zu übernehmen und dem Eigentümer der benachbarten Betriebsflächen – ggf. als Ersatzland – anzubieten.

5.9.3 Auswirkungen auf angrenzende Grundstücke

Bei der Bepflanzung der Straßenseiten- und Ausgleichsflächen ist ein hinreichender Abstand zu den landwirtschaftlich genutzten Flächen einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.



5.9.4 Drainagen

Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Technische Einzelheiten sind außerhalb der Planfeststellung mit den betroffenen Grundstückseigentümern zu regeln. Sollte keine Einigung erzielt werden können, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine nachträgliche Entscheidung vor.

5.10 Denkmalschutz

Bei den Erdarbeiten zum Bau der Straße ist mit der Aufdeckung bzw. Zerstörung von Bodendenkmälern zu rechnen. Auf Veranlassung und Kosten des Vorhabenträgers sind nach § 29 Abs. 1 DSchG a. F. sämtliche Erdarbeiten im Bereich der vermuteten Bodendenkmäler ausschließlich unter Fachaufsicht von paläontologisch geschultem Personal durchzuführen und die fachgerechte paläontologische Untersuchung, Bergung und Dokumentation von Funden nach Maßgabe einer Erlaubnis nach § 13 DSchG a. F. sichergestellt werden.

5.11 Arbeitsschutz

5.11.1 Bei der Planung und Ausführung der baulichen Maßnahmen sind die Anforderungen der Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (Baustellenverordnung (BaustellV) vom 10.06.1998 zu beachten.

Die Maßnahmen hat der Bauherr zu veranlassen, es sei denn, er beauftragt einen Dritten, diese Maßnahmen in eigener Verantwortung zu treffen.

5.11.2 Gemäß §§ 5 und 6 ArbSchG ist eine Gefährdungsbeurteilung für die geplante Baumaßnahme zu erstellen und zu dokumentieren. Aus dieser Dokumentation muss folgendes hervorgehen:

- Ermittlung der Gefährdungen,
- Beurteilung der Gefährdungen, ob Handlungsbedarf besteht,



- Festlegungen von Maßnahmen zur Beseitigung der festgestellten Gefährdungen,
- Festlegungen, wer bis wann für die Durchführung der Maßnahmen verantwortlich ist,
- Ergebnis der Überprüfungen, d.h. sind die Maßnahmen fristgerecht durchgeführt, die Gefährdungen auch tatsächlich beseitigt und nicht neue oder andere Gefährdungen entstanden.

5.11.3 Zu beachten sind die einschlägigen "Technischen Regeln für Betriebssicherheit". Zu nennen ist insbesondere:

- TRBS 2111, Teil 1, Mechanische Gefährdungen - Maßnahmen zum Schutz vor Gefährdungen durch mobile Arbeitsmittel

5.11.4 Die Anforderungen der Verordnung zum Schutz der Beschäftigten vor Gefährdungen durch Lärm und Vibrationen (Lärm- und Vibrations-Arbeitsschutzverordnung – LärmVibrationsArbSchV) vom 6. März 2007 sind zu beachten.

5.12 Feuerwehr und Zivilschutz

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

5.12.2 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.

5.12.3 Die amtliche Beschilderung der Zufahrten zu den Radwegen ist mit der Feuerwehr im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung abzustimmen.

5.12.4 Der Bereich des Radweges auf der Nordseite der Industriegebäude Otto-Hahn-Straße muss – wie unter Synopsen-Nr. 61 der Einwendung von T 31 vom 29.11.2017 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.

5.12.5 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.

5.12.6 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 Feuerwehr über den Radweg zu erhalten, soll die-



ser 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)

- 5.12.7 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 entsprechenden Zeitfenstern) gewährleistet sein. Hierzu ist eine enge Abstimmung mit der Einsatzplanung der Feuerwehr erforderlich.

5.13 Abfallbeseitigung

Bei der Baumaßnahme anfallender Bodenaushub ist ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen (gemäß §§ 7, 15 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG)). Hinsichtlich der Oberböden wird auf Ziff. A.4.2.3 verwiesen. Aushubmaterial, das keiner Wiederverwertung zugeführt werden kann, ist einer hierfür zugelassenen Entsorgungsanlage zuzuführen. Auf die Pflichten des Abfallerzeugers nach § 8 Abs. 3 Deponieverordnung (DepVO) wird hingewiesen.

Art und Menge sowie Verbleib (Abfallschlüsselnummer, Angaben zur jeweiligen Entsorgungsanlage, Name des Betreibers, Standort der Anlage, Annahmebeschränkungen, ggf. Entsorgungsnachweis, soweit nach der Nachweisverordnung erforderlich) des Bodenaushubs ist zu dokumentieren. Die Angaben sind gemäß §§ 7, 47, 22 KrWG auf Verlangen der Bezirksregierung Düsseldorf vorzulegen.

5.14 Nebenbestimmungen im privaten Interesse

Der Vorhabenträger hat darauf hinzuwirken, dass während der Bauzeit Belästigungen durch Staubemissionen und Beeinträchtigungen durch verschleppten Schmutz vermieden werden. Er hat maßnahmenbedingte Schäden (z. B. durch die Benutzung von Baufahrzeugen) am Straßen- und Wegenetz nach Abschluss der Bauarbeiten vollständig zu beheben.



Im Übrigen ist während der Bauphase die Verkehrssicherheit der benutzten Straßen, z. B. durch Beseitigung von Verschmutzungen, sicherzustellen.

5.14.1 Inanspruchnahme von Grundstücken

Die durch das Bauvorhaben betroffenen Grundstückseigentümer haben gegen den Vorhabenträger einen Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach für die Inanspruchnahme von Grundflächen einschließlich baulicher Anlagen und Aufwuchs sowie für die sonstigen durch das Bauvorhaben hervorgerufenen unzumutbaren Nachteile wie z. B. entstehende unzumutbare Umwege oder unzumutbare Verschattungen.

Soweit Flächen für Kompensationsmaßnahmen in Anspruch genommen werden, können die jeweils betroffenen Eigentümer die Übernahme dieser Flächen durch den Vorhabenträger verlangen. Werden Flächen vom Vorhabenträger nicht übernommen, sind die für die Durchführung dieser Maßnahmen erforderlichen Rechte mit einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit oder einer Reallast gegen eine entsprechende Entschädigung dinglich zu sichern.

Über die Höhe der Entschädigung wird – sofern es zwischen dem Vorhabenträger und einem betroffenen Eigentümer nicht zu einer entsprechenden Einigung kommt – in dem Entschädigungsverfahren nach dem EEG NRW entschieden.

Unwirtschaftliche Restflächen, die sich bei der Inanspruchnahme durch Maßnahmen ergeben, sollten ebenfalls überplant oder ggf. übernommen werden.

Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist jedoch erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges und demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten. Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992 - 4 C 9.89, NVwZ 1993, S. 477).



5.14.2 Ertragsminderungen

Soweit durch das Straßenbauvorhaben selbst oder durch Kompensationsmaßnahmen Ertragsminderungen eintreten (z.B. durch Schattierung landwirtschaftlich genutzter Flächen), wird festgestellt, dass den Betroffenen ein Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach zusteht. Über die Höhe der Entschädigung ist im Entschädigungsverfahren zu befinden (vgl. Abschnitt C Nr. 1)

5.14.3 Umwege und Zufahrten

Sofern sich Wege für die betroffenen Bewohner und Bewirtschafter der Ronsdorfer Anlagen durch das Bauvorhaben erheblich verlängern und damit die Rechte der Betroffenen nachteilig berührt werden und dieser Nachteil dem Betroffenen billigerweise nicht zugemutet werden kann, steht diesen ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach zu. Über die Höhe der Entschädigung ist im Entschädigungsverfahren zu befinden (vgl. Abschnitt C Nr. 1).

Zudem ist sicherzustellen, dass alle vom Bauvorhaben berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; gegebenenfalls sind provisorische Zufahrten einzurichten.

5.14.4 Vorübergehende Inanspruchnahmen

Die genauen Maßnahmen sind mit den Eigentümern oder Nutzern der Grundstücke abzustimmen.

Nach Abschluss der Bauarbeiten sind vorübergehend in Anspruch genommene Grundstücksflächen fachgerecht wiederherzustellen und soweit wie möglich in ihren ursprünglichen Zustand zurück zu versetzen.



5.14.5 Beeinträchtigung in der Bauphase

Für den Fall, dass schon in der Bauphase durch die Errichtung des Vorhabens unzumutbare Beeinträchtigungen Dritter entstehen bzw. zu erwarten sind, behält sich die Planfeststellungsbehörde vor, dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Sollten entsprechende Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sein, behält sich die Planfeststellungsbehörde vor, einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld dem Grunde nach festzustellen. Über dessen Höhe ist in einem gesonderten Entschädigungsverfahren zu entscheiden.

Darüberhinausgehende zivilrechtliche Ansprüche bleiben unberührt.

5.14.6 Erschütterungsimmissionen in der Bauphase

Zur Verhinderung bzw. Minimierung etwaiger Erschütterungsimmissionen sind die Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz vom 10.05.2000, in NRW eingeführt durch den gemeinsamen Runderlass des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz NRW, des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand NRW und des Ministeriums für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport NRW vom 31.07.2000 (SMBl. NRW 7129), zu beachten.

6 Entscheidung über Einwendungen und Stellungnahmen

6.1 Grundsätzliche Einwendungen und Forderungen

Soweit von den Verfahrensbeteiligten Einwendungen und Forderungen grundsätzlicher Art gegen den Plan erhoben worden sind, insbesondere

- die Flächeninanspruchnahme für zu hoch oder problematisch erachtet wird,



- unzumutbare Lärm- und Schadstoffeinwirkungen befürchtet und weitergehender (aktiver) Schallschutz gefordert wird,
 - die Notwendigkeit für den Ausbau der Straße in Frage gestellt wird,
- werden die diesbezüglichen Einwendungen aus den sich aus Abschnitt B Nr. 6 des Beschlusses ergebenden Gründen zurückgewiesen.

6.2 Individuelle Einwendungen und Forderungen

Über spezielle Forderungen und Einwendungen von Behörden, Stellen und privaten Beteiligten sowie von den Vereinigungen (§ 73 Abs. 4 VwVfG) wird, soweit diese

- sich nicht grundsätzlich gegen den vorliegenden Plan richten und nicht grundsätzliche Einzelfragen betreffen (siehe Abschnitt B, Nr. 6.3.14 dieses Beschlusses)

oder

- bei der Planfeststellung keine Berücksichtigung gefunden haben,

wie folgt entschieden:

Die Einwendungen und Forderungen werden aus den in Abschnitt B Nr. 6 dieses Beschlusses genannten Gründen zurückgewiesen.

6.3 Berücksichtigte/gegenstandslose Einwendungen und Stellungnahmen

Die Einwendungen und Stellungnahmen Verfahrensbeteiligter werden, sofern sie durch

- Planänderungen in Form von Deckblättern
- Zusagen der Straßenbauverwaltung im Anhörungsverfahren, oder
- Auflagen in diesem Planfeststellungsbeschluss

berücksichtigt worden sind, für erledigt erklärt.



B Begründung

1 Das Vorhaben

Mit dem Ausbau der L 419 in Wuppertal-Ronsdorf soll der zweibahnige Querschnitt der L 418, aus westlicher Richtung kommend, ab dem Lichtscheider Kreisel weitergeführt und über eine neue Anschlussstelle an die BAB 1 angebunden werden. Die Baumaßnahme wird in insgesamt zwei Bauabschnitten realisiert.

Der vorliegend festgestellte Plan umfasst den 1. Bauabschnitt, mit dem der Ausbau der bestehenden L 419 (Parkstraße) vom Lichtscheider Kreisel bis zur Erbschlöer Straße erfolgt. Im 2. Bauabschnitt erfolgt anschließend der Ausbau bis zur Autobahn BAB 1, einschließlich des Umbaus der Anschlussstelle Wuppertal-Ronsdorf zur Doppelanschlussstelle.

Aufgrund der zunehmenden Verkehrsbelastung und der Verkehrsfreigabe der L 418n „Burgholztunnel“ ist die Kapazitätsgrenze der Landesstraße L 419 in Wuppertal/Ronsdorf deutlich überschritten. Dies führt in den Hauptverkehrszeiten zu extremen Rückstaus sowie langen Wartezeiten in den untergeordneten Zufahrten. Des Weiteren entspricht der vorhandene Ausbaustandard nicht der vorgesehenen Netzfunktion als autobahnähnliche Straße mit überregionaler Verbindungsfunktion. Mit dem Ausbau der L 419 erfolgt die Schaffung eines leistungsfähigen Verkehrszuges, der die Aufnahme und Abwicklung des prognostizierten Verkehrsaufkommens störungsfrei gewährleistet. Die vorgenannten Defizite mit den damit verbundenen negativen Folgen für den Standort Wuppertal/Ronsdorf werden mit dem Ausbau der L 419 und seinen leistungsfähigen Knotenpunkten behoben. Dabei werden nicht nur der Verkehrsfluss und die Erreichbarkeit innerhalb der Region verbessert, sondern auch eine attraktive Anbindung der hier vorhandenen und geplanten Wohn- und Gewerbegebiete, eine städtebaulich verträgliche Einbindung



in das Umfeld sowie eine Entlastung hinsichtlich der durch die Verkehrsanlage auftretenden Immissionen geschaffen.

Der 1. Bauabschnitt von Lichtscheid bis Erbschlö beginnt im Westen unmittelbar östlich des Netzknotens 53 am Knotenpunkt Oberbergische Straße (L 417)/Obere Lichtenplatzer Straße und folgt in östlicher Richtung dem vorhandenen Streckenverlauf der L 417/L 419 bis ca. 650 m hinter dem Netzknoten 50 am Knotenpunkt Parkstraße (L 419)/Erbschlöer Straße (K3). Die vorliegende Planung umfasst neben dem Ausbau der Fahrbahn, der vorhandenen Knotenpunkte, der Nebenanlagen und der Ingenieurbauwerke auch die erforderlichen Entwässerungseinrichtungen, die Anpassung des vorhandenen Wegenetzes, die städtebauliche Einpassung der Verkehrsanlage und die landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Dabei werden planerisch umgesetzt:

- der Ausbau der L 419 als zweibahnige, vierstreifige (autobahnähnliche) Straße vom Rampenanfang bzw. -ende des Lichtscheider Kreises bis ca. 650 m östlich des Knotenpunktes Erbschlöer Straße mit einer Gesamtausbaulänge von ca. 2,4 km,
- in überwiegenden Bereichen die Tieferlegung der Gradienten der L 419 um ca. 2 m,
- die Abrückung von der vorhandenen Bebauung am Knotenpunkt Staubenthaler Straße um bis zu ca. 12 m,
- die teilplanfreie Knotenpunktlösung für die Knotenpunkte Staubenthaler Straße und Erbschlöer Straße,
- der Neubau von Lärmschutzwänden im Bereich der vorhandenen Wohngebiete,
- der Neubau einer Brücke (Parkbrücke) als Verbindungselement zwischen den Ronsdorfer Anlagen und dem Scharpenacken,



- die Schaffung der rechtlichen, planerischen und baulichen Voraussetzungen zur Umsetzung eines angepassten ÖPNV-Netzes, u. a. Neubau einer Bustrasse in Parallelführung zwischen dem Erich-Hoepner-Ring und Am Schmalenhof.

Im Anschlussbereich zum 2. Bauabschnitt wird der geplante Querschnitt der L 419 auf den vorhandenen Querschnitt zwischenzeitlich angebunden. Mit dem 2. Bauabschnitt „Erbschlö – BAB 1 einschl. der Anschlussstelle (AS)“ wird der geplante, zweibahnige Querschnitt der L 419 weitergeführt und an die BAB 1 angebunden werden.

2 Vorgängige Verfahren

2.1 Landesentwicklungsplan (LEP)

Im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW, Feb. 2017) sind die Waldflächen innerhalb des Untersuchungsraumes und die landwirtschaftlichen Flächen im Südwesten und Nordosten (bei Lichtscheid und Erbschlö) als "Freiraum" dargestellt, der mit der Darstellung "Grünzüge" überlagert ist.

Die Wohnbauflächen von Ronsdorf und das Gewerbegebiet an der Otto-Hahn-Straße (jeweils südlich der L 419) sowie das Baugebiet der ehemaligen General-Oberst-Hoepner-Kaserne und die Landeseinrichtungen (jeweils nördlich der L 419) sind als "Siedlungsraum" (Abgrenzung entsprechend dem Stand der Regionalplanung am 01.01.2016) erfasst.

2.2 Regionalplan Düsseldorf

Der Regionalplan stellt die vorhandenen Wohnsiedlungen und die ehemalige General-Oberst-Hoepner-Kaserne als "Allgemeine Siedlungsbereiche (ASB)" dar. Das Gewerbegebiet östlich der Erbschlöer Straße sowie die nördlich der AS Wuppertal-Süd, westlich und östlich der BAB 1 liegenden Flächen, sind als "Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB)" ausgewiesen. Die Waldfläche Disseltal südlich der L



419 sowie die Waldflächen im Nordosten des Untersuchungsraumes sind als "Waldbereiche" erfasst. Die übrigen Freiraumflächen, die überwiegend landwirtschaftlich, z. T. forstwirtschaftlich genutzt werden, sind als "Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche" dargestellt.

Die Waldbereiche sowie die allgemeinen Freiraum- und Agrarbereiche sind überlagernd mit der Freiraumfunktion "Regionale Grünzüge" erfasst. Die Freiraumbereiche im westlichen und östlichen Teil des Untersuchungsraumes sowie zwischen ehem. Kaserne und ehem. Standortverwaltung sind darüber hinaus als "Bereiche für den Schutz der Landschaft und die landschaftsorientierte Erholung" ausgewiesen. Im Westen (südlich Lichtscheid) ragt ein "Bereich für den Schutz der Natur" in den Untersuchungsraum.

2.3 Landschaftspläne (LP)

Die landwirtschaftlich genutzten Flächen südlich der Lichtscheider Straße und südwestlich der Oberbergischen Straße befinden sich im Landschaftsschutzgebiet (Landschaftsplan Gelpe). Darüber hinaus sind innerhalb des Untersuchungsraumes die südlich an die L 419 grenzenden "Ronsdorfer Anlagen" unter Landschaftsschutz gestellt und mit den sich nördlich der L 419 erstreckenden Waldflächen zwischen dem Sportplatz des TSV 05 Ronsdorf e. V. und der geplanten forensischen Psychiatrie verbunden (Landschaftsplan Wuppertal-Ost). Teile der land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen im Umfeld der Ortslage Erbschlö stehen ebenfalls unter Landschaftsschutz.

Durch den Ausbau der L 419 (1. BA) werden in Teilabschnitten Flächen, die unter Landschaftsschutz (§ 26 BNatSchG) stehen, beansprucht. Dabei handelt es sich v. a. um die südlich an die L 419 grenzenden Waldflächen der Ronsdorfer Anlagen und die sich nördlich der L 419 erstreckenden Waldflächen zwischen dem Sportplatz des TSV 05 Ronsdorf e. V. und der Standortverwaltung (Landschaftsschutzgebiet gemäß



Landschaftsplan Wuppertal-Ost). Nur sehr kleinflächig sind die landwirtschaftlich genutzten Flächen südlich der Lichtscheider Straße und südwestlich der Oberbergischen Straße betroffen (Landschaftsschutzgebiet gemäß Landschaftsplan Gelpe). Nordöstlich des Gewerbegebietes Otto-Hahn- Straße werden für die Anlage der Entwässerungsleitung zur BAB 1 kleinflächig Wald- und Gehölzflächen, die als Landschaftsschutzgebiet (Verordnung) ausgewiesen sind, beansprucht.

2.4 Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan (FNP) vom 17.01.2005 der Stadt Wuppertal wurden die benötigten Flächen zum Ausbau der L 417/L 419 und zur Anbindung an die BAB 1 ausgewiesen. Neben dem baurechtlichen Verfahren wurde in trilateralen Abstimmungen zwischen Bund, Land und Stadt ein Freihalteraum entlang der Parkstraße festgelegt, welcher als Restriktion sowohl für zukünftige Randbebauungen als auch für die neue Verkehrsanlage L 419 gilt.

Die Siedlungsflächen von Wuppertal-Ronsdorf sind südlich der L 419 im Bereich der vorhandenen Abgrenzungen überwiegend als Wohnbaufläche, zu einem geringen Teil als Mischgebiet dargestellt. Die Ortslage Erbschlö ist teilweise als Wohnbaufläche, teilweise als Fläche für die Landwirtschaft erfasst. Als größere gewerblich genutzte Fläche grenzt das vorhandene Gewerbegebiet an der Otto-Hahn-Straße an die Parkstraße bzw. wird von deren Verlängerung und Anschluss an die BAB 1 durchschnitten.

Größere Flächenneuausweisungen befinden sich dagegen nördlich der L 419 im Bereich der ehem. General-Oberst-Hoepner Kaserne sowie ehem. Standortverwaltung und Standortübungsplatz. Im Bereich der Kaserne sind überwiegend gewerbliche Bauflächen, im Nordwesten in geringerem Umfang gemischte Bauflächen und im Übergang zum bestehenden Wohngebiet Wohnbauflächen dargestellt.



Im Bereich der ehemaligen Standortverwaltung und dem Standortübungsplatz ist ein Sondergebiet ausgewiesen. Am östlichen Rand des Sondergebietes sind im Übergang zur Ortslage Erbschlö Grünflächen und Waldflächen dargestellt. Eine weitere Grünfläche (Zweckbestimmung Sportplatz) befindet sich am östlichen Rand des Gewerbegebietes der ehem. Kaserne.

Grundsätzlich ist das vorhandene klassifizierte Straßennetz im FNP als überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt (L 419 - Oberbergische Straße / Parkstraße; L 417 - Staubenthaler Straße; K 3 - Erbschlöer Straße; Otto-Hahn-Straße); untergeordnete Straßen sind den jeweils angrenzenden Nutzungen zugeordnet.

Die verbleibenden Flächen sind für die Landwirtschaft ausgewiesen; hierbei handelt es sich innerhalb des Untersuchungsraumes insbesondere um die Freiräume im Westen (landwirtschaftliche Flächen südlich Lichtscheid) und im Nordwesten (Umgebung Erbschlö).

2.5 Bebauungsplan

An die L 419 grenzen die folgenden rechtsverbindlichen Bebauungspläne der Stadt Wuppertal (von Westen nach Osten):

- Bebauungsplan Nr. 156 "Lichtscheider Kreuz": überwiegend Gewerbegebiete, u. a. Freizeitbad
- Bebauungsplan Nr. 1066 "Engineering Park Wuppertal (GOH-Kaserne)": Gewerbe- und Industriegebiete, Misch- und Wohngebiete;
- Bebauungsplan Nr. 894 "Staubenthaler Straße": Allgemeine und reine Wohngebiete;
- Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 1115V "Parkstraße / Erbschlö": Sondergebiet;
- Bebauungsplan Nr. 398 "Erbschlöer Straße": Industriegebiet, Gewerbegebiet, Wohngebiet;



- Bebauungsplan Nr. 450 "Blombach (Nord)": überwiegend Industriegebiet.

Von besonderer Bedeutung für den Ausbau der L 419 (1. BA) sind die beiden Bebauungspläne 1066 und 1115V, die nördlich unmittelbar an die L 419 grenzen und zu weitreichenden Änderungen der Nutzungsstruktur geführt haben. Die Abgrenzung der beiden Bebauungspläne ist der Karte "Nutzungsstruktur" (Unterlage 19.1.2 Blatt 1) zu entnehmen.

3 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

3.1 Einleitung und Durchführung des Verfahrens

Der Antrag des Vorhabenträgers auf Durchführung des Anhörungs- und Planfeststellungsverfahrens gemäß § 38 Abs. 1 StrWG NRW i. V. m. Teil V Abschnitt 2 VwVfG NRW ist der Planfeststellungsbehörde am 27.04.2017 übergeben worden.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgebrachten Stellungnahmen und Einwendungen hat der Vorhabenträger Planänderungen vorgenommen und mit Schreiben vom 03.09.2019 als Deckblatt 1 in das Verfahren eingebracht. Diese Planänderungen umfassten u. a. Zeichnungen, Erläuterungen, entscheidungserhebliche Unterlagen, die Verkehrsuntersuchung 2030 sowie weitere Unterlagen.

Eine ergänzende Unterlage zum 1. Deckblatt zu den großräumigen Klimaauswirkungen des Vorhabens wurde der Planfeststellungsbehörde am 23.03.2023 übergeben.

3.2 Auslegung der Planunterlagen

Ausgangsverfahren

Der Plan hat gemäß § 38 Abs. 1 StrWG NRW und § 73 Abs. 2 und 3 VwVfG NRW auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde in der Zeit vom 08.11.2017 bis einschließlich 07.12.2017 bei der Stadt Wuppertal



und der Stadt Bergheim während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegt.

Die Städte Wuppertal und Bergheim haben Zeit und Ort der Auslegung rechtzeitig vorher ortsüblich bekannt gemacht und zwar im Amtsblatt der Stadt Wuppertal am 25.10.2017 und im Amtsblatt der Stadt Bergheim am 27.10.2017. Der Text der ortsüblichen Bekanntmachungen enthielt die nach § 73 Abs. 5 VwVfG NRW aufzunehmenden Hinweise auf den Zeitraum der Auslegung, die Frist für Einwendungen, die Stellen, bei denen Einwendungen vorzubringen sind und zum Erörterungstermin. Darauf, dass nach Ablauf der Frist Einwendungen ausgeschlossen sind, wurde hingewiesen. Die nicht ortsansässigen Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt war, sind von den Städten Wuppertal und Bergheim von der Auslegung der Pläne benachrichtigt worden.

Die anerkannten Naturschutzvereinigungen wurden im Ausgangs- und Deckblattverfahren mit Schreiben der Anhörungsbehörde über die Offenlage der Planunterlagen informiert. Ihnen ist Gelegenheit zur Äußerung gegeben worden.

Deckblattverfahren

Der Plan hat gemäß § 38 Abs. 1 StrWG NRW und § 73 Abs. 2 und 3 VwVfG NRW auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde in der Zeit vom 28.10.2019 bis einschließlich 27.11.2019 bei der Stadt Wuppertal während der Dienststunden zu jedermanns Einsicht ausgelegt.

Auf die Auslegung wurde durch ortsübliche Bekanntmachung im Stadtboten Nr. 32/2019 vom 09.10.2019 hingewiesen. Darüber hinaus wurden die bereits 2017 öffentlich ausgelegten ursprünglichen Planunterlagen am Ort der Auslegung beigelegt. Der Text der ortsüblichen Bekanntmachungen enthielt die nach § 73 Abs. 5 VwVfG NRW aufzunehmenden Hinweise auf den Zeitraum der Auslegung, die Frist für Einwendungen,



die Stellen, bei denen Einwendungen vorzubringen sind und zum Erörterungstermin. Darauf, dass nach Ablauf der Frist Einwendungen ausgeschlossen sind, wurde hingewiesen. Die nicht ortsansässigen Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt war, sind von der Stadt Wuppertal von der Auslegung der Pläne benachrichtigt worden.

Die anerkannten Naturschutzvereinigungen wurden im Ausgangs- und Deckblattverfahren mit Schreiben der Anhörungsbehörde über die Offenlage der Planunterlagen informiert. Ihnen ist Gelegenheit zur Äußerung gegeben worden. Die anerkannten Naturschutzvereinigungen wurden mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 18.10.2019 über die Offenlage der Planunterlagen informiert. Ihnen ist Gelegenheit zur Äußerung bis zum 18.11.2019 gegeben worden.

Umfang der ausgelegten Planunterlagen

In Einwendungen wird moniert, dass der Umfang der ausgelegten Planunterlagen zu gering gewesen sei. Durch die Auslegung von Kurzfassungen von Gutachten, u. a. betreffend die schalltechnische Untersuchung sowie die Luftschadstoffuntersuchung, sei die Möglichkeit zur Abgabe von qualifizierten Einwendungen und Stellungnahmen nicht gegeben gewesen.

Die Auslegung von Planunterlagen in einem Planfeststellungsverfahren dient der Unterrichtung der etwaig Betroffenen sowie der anerkannten Vereinigungen über ein geplantes Vorhaben. Dadurch wird die Möglichkeit geschaffen, zu prüfen, ob die Planung eigene Belange oder satzungsmäßige Interessen berührt und ob zu deren Wahrung Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben werden. Insoweit dient die Planauslegung der Anstoßwirkung. Ferner müssen die ausgelegten Planunterlagen geeignet sein, interessierten Bürgerinnen und Bürgern, Gemeinden und anerkannten Vereinigungen eine mögliche Betroffenheit



bewusst zu machen, das Interesse an weiterer Information und Beteiligung zu wecken und so eine auf das geplante Vorhaben bezogene Öffentlichkeit herzustellen.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG sollen die Betroffenen durch die Auslegung der Planunterlagen in die Lage versetzt werden, Einwendungen zu erheben, die zumindest in groben Zügen erkennen lassen, welche Rechtsgüter als gefährdet angesehen und welche Beeinträchtigungen befürchtet werden. Ausführungen, die wissenschaftlich-technischen Sachverstand erfordern, werden von den Betroffenen im Verwaltungsverfahren nicht verlangt. Dementsprechend muss die Auslegung nicht notwendig alle Unterlagen umfassen, die möglicherweise zur vollständigen Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind, sondern kann sich auf die Unterlagen beschränken, deren der Einzelne bedarf, um „als Laie“ den Grad seiner Betroffenheit abschätzen und sich das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst machen zu können. Dazu gehören Gutachten nur dann, wenn ohne deren Kenntnis der mit der Auslegung bezweckte Anstoß zur Erhebung von Einwendungen verfehlt würde (vgl. BVerwG, Urt. v. 3. 3. 2011 – 9 A 8/10). Eine besondere Detailtiefe der Unterlagen ist mithin nicht erforderlich, wenn etwaige Betroffenheiten hinreichend aus den ausgelegten Unterlagen erschlossen werden können.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die hier ausgelegten Planunterlagen als hinlänglich, um der gesetzlich geforderten Anstoßwirkung nachzukommen. Es wurden die maßgeblichen Gutachten ausgelegt. Die Ergebnisse aller Gutachten wurden vollständig abgebildet. Um die Verständlichkeit der Planunterlagen zu erhöhen, wurden Gutachten teilweise verkürzt dargestellt. Eine Vertiefung von geltend gemachten Belangen oder abgegebenen Stellungnahmen fand darüber hinaus im Rahmen des weiteren Anhörungsverfahrens, insb. durch den Erörterungstermin, statt.



Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

3.3 Beteiligung von Behörden und Trägern öffentlicher Belange

Die Planfeststellungsbehörde hat die Planunterlagen den folgenden Behörden und Stellen, deren Aufgabengebiet durch das Vorhaben berührt wird, zur Stellungnahme innerhalb der gesetzlichen Frist zugeleitet:

- Bezirksregierung Düsseldorf
 - Dezernat 22 (Kampfmittelbeseitigungsdienst)
 - Dezernat 25 (Verkehrstechnik)
 - Dezernat 32 (Regionalentwicklung)
 - Dezernat 33 (Bodenordnung)
 - Dezernat 35 (Denkmalschutz)
 - Dezernat 51 (Natur- und Landschaftsschutz)
 - Dezernat 52 (Abfallwirtschaft, Bodenschutz)
 - Dezernat 53 (Immissionsschutz)
 - Dezernat 54 (Wasserwirtschaft)
 - Dezernat 55 (Technischer Arbeitsschutz)
- Bezirksregierung Arnsberg
 - Abteilung 6 Bergbau
- Bezirksregierung Köln
 - Dezernat 25 (Verkehrstechnik)
 - Dezernat 51 (Natur- und Landschaftsschutz)
- Stadt Wuppertal
- Kreisstadt Bergheim
- Landwirtschaftskammer NRW
- Landesbüro der Naturschutzverbände NRW
- Polizeipräsidium Wuppertal
- RheinEnergie AG
- Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW
- Bergisch Rheinischer Wasserverband



- Biologische Station Mittlere Wupper
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr – BAUD
- Telefonica GmbH & Co. OHG
- Erftverband
- Fernleitungs- und Betriebsgesellschaft mbH
- Gasversorgungsgesellschaft mbh Rhein-Erft
- Industrie- und Handelskammer Wuppertal-Solingen-Remscheid
- Ronsdorfer Verschönerungsverein
- Feuerwehr der Stadt Wuppertal
- N.V. Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij
- Handwerkskammer Düsseldorf
- RWE
- Kreisverwaltung Rhein-Erft
- Landesbetrieb Wald und Holz NRW Regionalforstamt Bergisches Land
- Landesbetrieb Wald und Holz NRW Regionalforstamt Rhein-Sieg-Erft
- PLEdoc GmbH
- Amprion GmbH
- LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland
- LVR – Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland
- Geologischer Dienst NRW
- TSV 05 Ronsdorf e.V.
- Wehrbereichsverwaltung West
- Rheinische Netzgesellschaft mbH
- Westnetz GmbH
- Deutsche Telekom AG
- Verizon Deutschland GmbH
- Unitymedia BW GmbH (Vodafone)



- Wuppertaler Stadtwerke Energie und Wasser GmbH
- Wuppertaler Stadtwerke mobil GmbH
- Wupperverband
- Zweckverband Natur Rheinland
- OGE GmbH
- WINGAS GmbH
- LANUV NRW
- Thyssengas GmbH
- Landesamt für Zentrale Polizeiliche Dienste
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- Cascade Gastransport GmbH

3.4 Planänderungen/Deckblattverfahren

Die Planfeststellungsbehörde hat die Planänderungsunterlagen den folgenden Behörden und Stellen, deren Aufgabengebiet durch das Vorhaben berührt wird, zur Stellungnahme innerhalb der gesetzlichen Frist zugeleitet:

- Bezirksregierung Düsseldorf
 - Dezernat 22 (Kampfmittelbeseitigungsdienst)
 - Dezernat 25 (Verkehrstechnik)
 - Dezernat 32 (Regionalentwicklung)
 - Dezernat 33 (Bodenordnung)
 - Dezernat 35 (Denkmalschutz)
 - Dezernat 51 (Natur- und Landschaftsschutz)
 - Dezernat 52 (Abfallwirtschaft, Bodenschutz)
 - Dezernat 53 (Immissionsschutz)
 - Dezernat 54 (Wasserwirtschaft)
 - Dezernat 55 (Technischer Arbeitsschutz)
- Bezirksregierung Arnsberg
 - Abteilung 6 Bergbau



- Stadt Wuppertal
- Landwirtschaftskammer NRW
- Landesbüro der Naturschutzverbände NRW
- Polizeipräsidium Wuppertal
- Stadtwerke Köln GmbH
- Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW
- Bergisch Rheinischer Wasserverband
- Biologische Station Mittlere Wupper
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr – BAUD
- Telefonica GmbH & Co. OHG
- Erftverband
- Fernleitungs- und Betriebsgesellschaft mbH
- Gasversorgungsgesellschaft mbH Rhein-Erft
- Industrie- und Handelskammer Wuppertal-Solingen-Remscheid
- Ronsdorfer Verschönerungsverein
- Feuerwehr der Stadt Wuppertal
- RRP Pernis
- Handwerkskammer Düsseldorf
- Kreisverwaltung Rhein-Erft
- Landesbetrieb Wald und Holz NRW Regionalforstamt Bergisches Land
- Landesbetrieb Wald und Holz NRW Regionalforstamt Rhein-Sieg-Erft
- PLEdoc GmbH
- Amprion GmbH
- LVR – Amt für Denkmalpflege im Rheinland
- LVR – Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland
- Geologischer Dienst NRW
- TSV 05 Ronsdorf e.V.



- Rheinische Netzgesellschaft mbH
- Westnetz GmbH
- Deutsche Telekom AG
- Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
- Unitymedia BW GmbH (Vodafone)
- Wuppertaler Stadtwerke Energie und Wasser GmbH
- Wuppertaler Stadtwerke mobil GmbH
- Wupperverband
- Zweckverband Natur Rheinland
- LANUV NRW
- Thyssengas GmbH
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- Gascade Gastransport GmbH

3.5 Erörterungstermin

Die im Rahmen des Anhörungsverfahrens rechtzeitig gegen den Plan erhobenen Einwendungen, die rechtzeitig abgegebenen Stellungnahmen von Vereinigungen sowie die Stellungnahmen der Behörden zu dem Plan wurden mit dem Träger des Vorhabens, den Behörden, den Betroffenen sowie denjenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, in Einzelterminen und in einem öffentlich bekanntgemachten Erörterungstermin gem. § 73 Abs. 6 VwVfG NRW erörtert. Da mehr als 50 Benachrichtigungen vorzunehmen waren, erfolgte eine öffentliche Bekanntmachung gemäß § 73 Abs. 6 Satz 4 VwVfG NRW im Amtsblatt der Bezirksregierung Düsseldorf als Anhörungsbehörde (Veröffentlichung am 14.10.2021) und in der Westdeutschen Zeitung sowie der Wuppertaler Rundschau (Veröffentlichung jeweils am 09.10.2021). Zusätzlich wurde die Bekanntmachung gemäß § 73 Abs. 6 Satz 2 VwVfG NRW im Amtsblatt der Stadt Wuppertal (Stadtbote) am 13.10.2021 veröffentlicht. Diejenigen, die Einwendungen erhoben hatten, wurden zuvor



bereits mit Schreiben vom 30.09.2021 zu dem Erörterungstermin eingeladen. Die Behörden wurden von dem Erörterungstermin unterrichtet.

Der Erörterungstermin fand am 26.10. und 27.10.2021 statt.

Von dem Erörterungstermin wurde eine Niederschrift erstellt, die den Beteiligten auf Anfrage hin übersandt wurde. Anträge, die während des Erörterungstermins gestellt wurden, wurden im Nachgang vom Vorhabenträger aufbereitet und in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen sowie den jeweiligen Antragstellerinnen und Antragstellern, soweit im Erörterungstermin zugesagt, übersandt.

3.6 Ergänzende Unterlage zur Berücksichtigung des KSG

Seit Einleitung des Planfeststellungsverfahrens am 27.04.2017 haben sich die rechtlichen Anforderungen bezüglich der Frage, ob und in welcher Weise globale Klimaauswirkungen in straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen sind, wesentlich geändert.

Am 18.12.2019 ist das Klimaschutzgesetz des Bundes (KSG) in Kraft getreten. Dieses legt in seinem im Jahr 2021 novellierten § 3 die nationalen Klimaschutzziele fest. Nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 und 2 KSG werden die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 Prozent und bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 Prozent gemindert. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG schreibt vor, dass die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen haben.

Des Weiteren hat das BVerfG in seinem „Klimabeschluss“ vom 24.03.2021 entschieden, dass die Staatszielbestimmung des Art. 20a GG den Staat – auch in Verantwortung für künftige Generationen – zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen zum Klimaschutz einschließlich des Ziels der Herstellung von Klimaneutralität verpflichtet (BVerfG,



Beschluss vom 24.03.2021 - 1 BvR 2656/18 u.a., BVerfGE 157, 30, Rn. 197 f.)

Auf dieser Grundlage hat das BVerwG mit Urteil vom 04.05.2022 entschieden, dass die Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit seit Inkrafttreten des KSG nach Art. 20a GG i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG auch in straßenrechtlichen Planfeststellungsbeschlüssen im Rahmen des Abwägungsgebots zu berücksichtigen sind. Dies gilt auch für Planfeststellungsverfahren, die wie vorliegend vor Inkrafttreten des KSG eingeleitet wurden (BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 - 9 A 7.21, BVerwGE 175, 312, Rn. 60 ff.).

Aufgrund dieser rechtlichen Entwicklungen hat das Bundesverkehrsministerium für Digitales und Verkehr „Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung“ mit Stand 16.12.2022 erarbeitet, die mit dem „Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau“ Nr. 03/2023 vom 25.01.2023 veröffentlicht wurden.

Das BMDV-Rundschreiben befasst sich mit der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen von Straßenbauvorhaben auf die Freisetzung von Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen“) i.S.d. KSG sowie deren Berücksichtigung im Rahmen der planerischen Abwägung.

In verfahrensrechtlicher Hinsicht hat das BVerwG in seinem Urteil vom 04.05.2022 klargestellt, dass die Berücksichtigung der Klimaerfordernisse bei Planfeststellungsverfahren, deren Durchführung unter Vorlage der Planfeststellungsunterlagen vor dem 16.05.2017 – also vor der letzten Novellierung des UVPG – beantragt wurde, nicht innerhalb der Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgen muss, und hierfür auch nicht die spezifischen UVP-rechtlichen Verfahrensanforderungen gelten. Das UVPG forderte in der bis zum 15.05.2017 geltenden Fassung bei der Erstellung des UVP-Berichts keine Berücksichtigung globaler Klimaauswirkungen,



was zur Folge hat, dass für Verwaltungsverfahren, die vor diesem Stichtag begonnen haben, keine erneute Offenlage durchzuführen ist. Auch das Inkrafttreten des KSG führt nicht zu einem nachträglich geänderten Verständnis des Begriffs der Umweltauswirkungen und erweitert diesen nicht um den Aspekt des globalen Klimas.

Der Vorhabenträger hat am 28.03.2023 auf Aufforderung durch die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Unterlage zu den großräumigen Klimawirkungen des Vorhabens in das Verfahren eingebracht, die sich methodisch auf das BMDV-Rundschreiben stützt.

Diese Unterlage wurde den anerkannten Naturschutzvereinigungen sowie dem Ronsdorfer Verschönerungsverein als anerkanntem Umwelt- und Naturschutzverband am 27.04.2023 im Rahmen einer beschränkten Offenlage gem. § 38 Abs. 1 StrWG NRW i. V. m. § 73 Abs. 8 VwVfG NRW zugänglich gemacht. Den Beteiligten ist Gelegenheit zur Stellungnahme innerhalb von zwei Wochen gegeben worden.

4 Verfahrenrechtliche Bewertung

Das Anhörungsverfahren ist entsprechend den gesetzlichen Vorgaben ordnungsgemäß durchgeführt worden. Sinn und Zweck einer Anhörung ist neben der Information der Allgemeinheit, die Ermittlung des relevanten Sachverhalts und die Klärung aller für die Entscheidung erheblichen Fakten und Gesichtspunkte.

Insoweit dient das Anhörungsverfahren der Vorbereitung der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde. Die maßgeblichen Regelungen zum Anhörungsverfahren finden sich für die straßenrechtliche Planfeststellung in den spezialgesetzlichen Bestimmungen des § 38 StrWG NRW sowie in den §§ 72 ff. VwVfG. Die dort normierten Verfahrensvorgaben sind vorliegend allesamt eingehalten worden.



4.1 Notwendigkeit der Planfeststellung

Rechtsgrundlage dieses Planfeststellungsbeschlusses ist § 38 Abs. 1 StrWG NRW i. V. m. §§ 72 ff. VwVfG des Landes NRW. Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG). Durch die straßenrechtliche Planfeststellung werden nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich.

4.2 Zuständigkeit der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde

Die Bezirksregierung Düsseldorf ist zuständige Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde nach § 39 Abs. 1 StrWG in Verbindung mit § 2 Abs. 3 der Verordnung zur Regelung von Zuständigkeiten nach dem Straßenrecht und Eisenbahnkreuzungsrecht.

4.3 Anhörungsverfahren

Die Planfeststellungsbehörde hat die sich im Wesentlichen aus § 38 StrWG NRW und § 73 VwVfG NRW ergebene Pflicht zur Auslegung des Plans und der Planänderung im laufenden Verfahren nebst Zeichnungen und Erläuterungen, wassertechnischem Entwurf, lärmtechnischen Unterlagen und Luftschadstoffuntersuchungen, landschaftspflegerischem Begleitplan und aller sonstigen Unterlagen, die das Vorhaben, seinen Anlass, die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen sowie die möglichen Auswirkungen erkennen lassen, vollständig erfüllt.

Gemäß § 73 Abs. 2 VwVfG NRW war der Plan in den Städten auszulegen, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt. Zum Schutz ihrer individuellen Interessen sollen alle Betroffenen durch die Offenlage



der Planunterlagen über das Vorhaben informiert werden. Insoweit betroffen sind die Gebiete der Stadt Wuppertal und anfangs auch der Kreisstadt Bergheim. Durch eine Planänderung wurde die Betroffenheit der Kreisstadt Bergheim ausgeschlossen. Im Rahmen des Ausgangsverfahrens ist die Auslegung noch in beiden Städten erfolgt. Im Deckblattverfahren erfolgte die Auslegung dementsprechend ausschließlich in der Stadt Wuppertal.

Die Zugänglichmachung der Planunterlagen an anderen Orten war mangels erkennbarer möglicher Auswirkungen auf andere Gemeindegebiete – solche können sich insbesondere durch Lärm-, Staub- und sonstige Immissionen ergeben – nicht erforderlich. Insoweit ist die rein abstrakte Möglichkeit, dass sich Auswirkungen über die Gemeindegrenze(n) hinweg erstrecken, nicht ausreichend.

Inhaltlich sind nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG alle Unterlagen aus- bzw. offenzulegen, die – aus der Sicht der potentiell Betroffenen – erforderlich sind, um ihnen das Interesse an der Erhebung von Einwendungen bewusst zu machen. Der Entfaltung dieser sog. Anstoßwirkung sind die ausgelegten Unterlagen in vollem Umfang und auch im Hinblick auf die Betroffenheiten durch Immissionen gerecht geworden (siehe Abschnitt A Nr. 2).

4.4 Umfang der Planfeststellung

Durch den Planfeststellungsbeschluss wird die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG NRW).



Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen.

Der Planfeststellungsbeschluss umfasst dabei auch die Entscheidung über die Zulässigkeit aller notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Eine „Notwendigkeit“ i.S. der vorgenannten Vorschrift ist für solche Maßnahmen anzunehmen, die zur „Beseitigung von nachhaltigen Störungen der Funktionsfähigkeit erforderlich sind“. Dabei dürfen die Folgemaßnahmen „über Anschluss und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen“. Eine Umgestaltung dieser Anlagen, die für den Ausgleich komplexer, teilweise divergierender Interessen ein eigenes Planungskonzept voraussetzt, muss dem dafür zuständigen Hoheitsträger überlassen bleiben" (BVerwG, Urteil vom 12.02.1988 - 4 C 54.84, DVBl. 1988, S. 843).

Demnach stellen die hier beantragten Maßnahmen, insbesondere der Straßenanbindung sowie die Verlegung von Versorgungs- und Entsorgungsleitungen notwendige Folgemaßnahmen dar, da ein ursächlicher Zusammenhang zwischen diesen Maßnahmen und dem Ausbau der L 419 besteht und die Funktionsfähigkeit dieser Anlagen, in die das Bauvorhaben eingreift, wiederhergestellt werden muss, damit diese nach wie vor ihre bisherigen Aufgaben erfüllen können.

Das Vorhaben ist entsprechend der mit dem Antrag vorgelegten Planunterlagen planfestgestellt und auszuführen.

Soweit Kostenregelungen im Zusammenhang mit Versorgungsleitungen (außer Telekommunikationslinien) in das Regelungsverzeichnis aufgenommen worden sind, haben diese nur deklaratorische Bedeutung. Im Zusammenhang mit der Verlegung, Änderung oder Sicherung von Versorgungsleitungen entstehende Kosten sind aufgrund bestehender Ver-



einbarungen oder nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts außerhalb der Planfeststellung zu regeln (vgl.: "Hinweise zur Behandlung von Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Telekommunikationslinien bei Straßenbaumaßnahmen des Bundes" - Hinweise 2006 - Anlage zum ARS Nr. 33/2006 vom 07.12.2006, in VkBBl. 2006, S. 899-920).

Lediglich für Telekommunikationslinien begründen die Bestimmungen des Telekommunikationsgesetzes (TKG) insoweit ein öffentlich-rechtliches Nutzungsverhältnis, als die Deutsche Telekom AG nach § 130 Absatz 3 TKG im Falle der Änderung einer leitungsführenden Straße alle im Zusammenhang mit der Verlegung, dem Umbau und der Sicherung der Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten zu tragen hat. Befinden sich die Leitungen dagegen auf Grundstücken privater Eigentümer, besteht zwischen ihnen und der Deutschen Telekom AG ein privatrechtliches Nutzungsverhältnis. Da dieses nicht Gegenstand der Planfeststellung ist, ist auch über die Verlegungskosten nicht in der Planfeststellung, sondern aufgrund bestehender Vereinbarungen oder nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Rechts außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden.

5 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Gegenstand der UVP bzw. der UVP-Vorprüfung ist das Vorhaben i.S.v. § 2 Abs. 2 UVPG. Dabei ist das Vorhaben im Sinne des Fachplanungsrechts auch das Vorhaben im Sinne des UVPG (BVerwG, Urteil vom 11.08.2016 – 7 A 1/15). Der Vorhabenbegriff umfasst die Änderung, einschließlich der Erweiterung, der Lage oder der Beschaffenheit einer sonstigen Anlage (§ 2 Abs. 2 Nr. 2 UVPG). Der Bau der L 419 (1. BA) ist gemäß Nummer 2 der Anlage 1 zum UVPG NRW UVP-pflichtig.



Übergangsvorschrift (§ 74 Abs. 2 Nr. 2 UVPG i.d.F.v. 16.05.2017)

Gem. der Übergangsvorschrift in § 74 Abs. 2 Nr.2 UVPG sind Verfahren nach § 4 UVPG nach der Fassung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung, die vor dem 16.05.2017 galt, zu Ende zu führen, wenn vor diesem Zeitpunkt

1. das Verfahren zur Unterrichtung über voraussichtlich beizubringende Unterlagen in der bis dahin geltenden Fassung des § 5 Absatz 1 eingeleitet wurde oder
2. die Unterlagen nach § 6 in der bis dahin geltenden Fassung dieses Gesetzes vorgelegt wurden.

Vorliegend wurden die Unterlagen nach § 6 UVPG a. F. durch den Vorhabenträger am 27.04.2017 bei der Planfeststellungsbehörde vorgelegt.

Demnach finden für die UVP im Verfahren des Ausbaus der L 419 (1. BA) die Vorschriften des UVPG a. F. Anwendung.

Zweck und Ziel des UVPG ist es, sicherzustellen, dass bei bestimmten öffentlichen und privaten Vorhaben, Plänen und Programmen zur wirksamen Umweltvorsorge nach einheitlichen Grundsätzen die Auswirkungen auf die Umwelt im Rahmen von Umweltprüfungen (Umweltverträglichkeitsprüfungen und strategischen Umweltprüfungen) frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden und die Ergebnisse der Umweltprüfungen bei allen behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit des Vorhabens bzw. bei der Aufstellung oder Änderung der Pläne so früh wie möglich berücksichtigt werden. Die Informationsbasis der Planfeststellungsbehörde soll verbessert und das Entscheidungsverfahren transparenter gestaltet werden, um damit eine Erhöhung der Akzeptanz behördlicher Entscheidungen herbeizuführen. Dieser Zielsetzung wird das vorliegende Verfahren in vollem Umfang gerecht.



Für das Bauvorhaben ist nach § 3b Abs. 1 Satz 1 UVPG a.F. i. V. m. Nr. 14.3 der Anlage 1 zu § 3 UVPG a.F. eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Diese konnte nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG a.F. als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat die nach § 6 UVPG a.F. erforderlichen Unterlagen, die Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind, den nach § 7 UVPG a.F. zu beteiligenden Behörden zugeleitet und um Stellungnahme gebeten. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG a.F.) erfolgte hier durch das Anhörungsverfahren und entsprach damit den Anforderungen des § 73 Abs. 3, 4 bis 7 VwVfG NRW (§ 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG a.F.).

Auch den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG a.F. ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe unter besonderer Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des konkreten Vorhabens. Auch § 38 Abs. 1 S. 3 StrWG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996 - 4 C 5.95, DVBl. 1996, S. 677).

Hinsichtlich der im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung geprüften Trassenvarianten wird auf Abschnitt B. Nr. 6.3.2 des Beschlusses hingewiesen.

5.1 Beschreibung der Umwelt

Der Untersuchungsraum liegt im Süden des Wuppertaler Stadtgebietes nördlich des historischen Ortskerns von Wuppertal-Ronsdorf. Im Norden schließt der Scharpenacken mit dem ehemaligen Standortübungsplatz der Bundeswehr an. Im Westen grenzt der zwischen Ronsdorf und Cronenberg gelegene Landschaftsraum Gelpe mit offenen Wiesen- und Wei-



deflächen auf den Höhen, steilen bewaldeten Talhängen sowie dem Gelpetal und Saalbachtal an. Im Nordwesten befindet sich der sog. Lichtscheider Kreisel, ein Verkehrsknotenpunkt mit Kreisverkehr und Überflieger, an dem die Landesstraßen L 417, L 418 und L 419 sowie die Kreisstraße K 21 angebunden werden. An den Knotenpunkt schließt sich nordöstlich das Wohnquartier Lichtenplatz an, das zum Stadtbezirk Barmen gehört. Rund 500 m von der östlichen Untersuchungsraumgrenze entfernt verläuft die BAB 1, die von der L 419 im Zuge der Blombachtalbrücke überquert wird. Nach Süden ist über die L 58 (früher B 51) nach ca. 2,2 km die BAB 1 (AS Wuppertal-Ronsdorf) zu erreichen.

Der Untersuchungsraum liegt im westlichen Randbereich der naturräumlichen Untereinheit "Lenneper Hochflächen" (338.10), die zur Haupteinheit der "Bergischen Hochflächen" (338) gehört. Die Bergischen Hochflächen umfassen den mittleren und südwestlichen Teil des Bergischen Landes. Bei den Lenneper Hochflächen handelt es sich um ausgedehnte Hochflächen im östlichen Wupperviereck, die von 300 m im Norden auf 350 m im Süden allmählich ansteigen. Die Hochfläche ist durch nach Osten zur oberen Wupper gerichtete Kerbtäler zerschnitten, jedoch nicht so stark zertalt wie das Remscheider Bergland, das sich südwestlich anschließt. Auf den flachgründigen Hängen kommen zum Teil noch größere Waldgebiete vor, die neben den Arten des Eichen-Birkenwaldes auch viele Buchen und Stechpalmen aufweisen.

In den Quellmulden haben sich bäuerliche Weiler (Erbschlö) entwickelt, während auf den Hochflächen und Höhenrücken eher städtische und gewerbliche Bebauungsstrukturen entstanden sind.

Der nordwestliche Teil des Untersuchungsraumes ist Bestandteil des "Lichtscheider Höhenrückens" (338.050), ebenfalls eine Untereinheit der Bergischen Hochflächen. Es handelt sich um einen langgestreckten Höhenrücken, der in der Streichrichtung des Gebirges von WSW nach ONO



verläuft und größere Verflachungen in der Mitte bei Lichtscheid (340 m) aufweist. Von hier sinkt das Gebiet allmählich nach Osten und Westen auf 300 m ab.

Der Untersuchungsraum ist durch eine hohe Reliefenergie gekennzeichnet, insbesondere im Nordosten bei Erbschlö ist das Gelände stark bewegt und durch die offene Grünlandnutzung gut wahrnehmbar. Die Oberbergische Straße / Parkstraße (L 419) verläuft auf einem Höhenrücken mit einer Höhenlage von fast 346 m ü. NN im Westen (auf Höhe der Einmündung der Staubenthaler Straße) bis auf 297,3 m ü. NN im Osten (im Bereich des Parkplatzes). Dabei liegt die Straße überwiegend in Gleich- und Dammlage. Insbesondere im Nordosten fällt das Gelände von der Straße ausgehend nach Norden steil ab. Im Bereich der Waldflächen liegt die Parkstraße auf einer Höhenlage zwischen 330 m und 338 m ü. NN, das angrenzende bewaldete Gelände fällt auf einer Länge von 300 m bis auf 320 m ü. NN ab. Die niedrigsten Punkte innerhalb des Untersuchungsraumes liegen im Bereich des Talraumes des Erbschlöer Baches mit 270 m ü. NN im Nordosten und des Blombaches mit 260 m ü. NN im Osten an der BAB 1.

Im Gewerbegebiet zwischen Parkstraße und Otto-Hahn-Straße ist die natürliche Oberflächengestalt weitestgehend überformt und nur in wenigen Bereichen unverändert. Der für die Trassierung der L 419 im Gewerbegebiet freigehaltene Korridor weist eine mittlere Höhenlage von 300 m ü. NN auf.

Der Untersuchungsraum liegt als Teilbereich des Bergischen Landes im Rechtsrheinischen Schiefergebirge, das durch die variszische Gebirgsbildung insgesamt eine südwestnordöstliche Streichung aufweist. Aufgebaut ist er aus mitteldevonischen Schichten der Eifel-Stufe, die mehrheitlich aus buntem Tonschiefer mit wechselndem Sandgehalt oder seltener gänzlich geschlossenen Sandsteinpaketen bestehen.



Relief und Geologie bilden die wesentlichen Faktoren für die Entwicklung und Verbreitung der Wuppertaler Böden. Auf den devonischen und karbonischen Ton-, Schluff- und Sandsteinen haben sich zumeist Braunerden verschiedenster Ausprägung entwickelt. Im Bereich der mit Schottern oder anderen Sedimenten gefüllten Täler der Bäche haben sich Auenböden und Gleye gebildet.

Im Untersuchungsraum dominiert die Ausprägung als podsolierte Braunerde der Bodeneinheit B 33. Diese Bodeneinheit tritt auch außerhalb des Untersuchungsraumes großräumig an Hängen und Rücken auf. Es handelt sich um mittel- bis tiefgründige schluffige, grusig-steinige Lehmböden. Vergesellschaftet mit der Bodeneinheit B 33 tritt an Unterhängen und in Talanfangsmulden die Bodeneinheit B 36 auf, die sich durch eine größere Entwicklungstiefe und Hang- oder Staunässe auszeichnet.

In den Tälern und Siepen haben sich aus holozänen Bachablagerungen typische Gleye (Bodeneinheit G 3) entwickelt, die einen Grundwasserstand von 4 - 8 dm unter Flur aufweisen.

5.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Aus den vom Vorhabenträger vorgelegten Gutachten und Entwurfsunterlagen (LBP mit integrierter UVU, Erläuterungsbericht, Ergebnisse der Immissionsschutzuntersuchungen), den behördlichen Stellungnahmen, den Äußerungen der Öffentlichkeit sowie eigenen Ermittlungen lassen sich die Auswirkungen der Straßenausbaumaßnahme in drei Bereiche gliedern. Folgende Wirkungen des Vorhabens ergeben sich auf die nachfolgend im Einzelnen genannten Schutzgüter.

Baubedingte Auswirkungen

Bei baubedingten Auswirkungen handelt es sich um vorübergehende Belastungen, die während der Bauphase auftreten können. Während der Bauphase ist mit Staub-, Lärm- und Abgasimmissionen durch den Betrieb von Baustellenfahrzeugen und -einrichtungen zu rechnen. In erster



Linie handelt es sich hier um Störungen des Bodengefüges durch Erdarbeiten, mögliche Wassergefährdungen durch evtl. austretende Maschinenbetriebsstoffe sowie Lärm- und Schadstoffemissionen. Gleichzeitig stehen diese Flächen während der Bauphase für ihre ursprüngliche Nutzung, z. B. auch als Lebensraum für Tiere und Pflanzen nicht zur Verfügung. Sie dienen je nach Bedarf, z. B. als Abstellfläche für Baugeräte und Baumaterialien oder der Lagerung von Erdmassen, die ggf. an anderer Stelle dauerhaft oder vorübergehend entnommen wurden. Diese Auswirkungen sind nicht vermeidbar, werden jedoch durch strenge Einhaltung der entsprechenden Bestimmungen zum technischen Umweltschutz und der DIN- Normen zum Schutz von Boden und Vegetationsbeständen gemindert.

Anlagebedingte Auswirkungen

Bei anlagenbedingten Auswirkungen handelt es sich allgemein um die Inanspruchnahme für versiegelte Flächen sowie die Anlage von Böschungen, Entwässerungsgräben, Trennstreifen und Banketten. Durch den Ausbau werden Flächen dauerhaft überbaut und versiegelt. Hiermit verbunden sind quantitative und qualitative Verluste an Vegetationsflächen und Lebensräumen freilebender Tiere sowie Flächen für landwirtschaftliche Nutzungen.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Als betriebsbedingte Auswirkungen sind die durch Straßenverkehr und Unterhaltungsmaßnahmen hervorgerufenen negativen Auswirkungen, vor allem Lärm- und Schadstoffemissionen zu verstehen. Dabei ist nicht nur auf Luftschadstoffe abzustellen. Der Schadstoffeintrag durch die Entwässerung der Fahrbahn, auch bei möglichen Unfällen, ist ebenso zu berücksichtigen. Auch Fahrzeugbewegungen und Lichtreflexe wirken sich auf die freie Landschaft aus. Betriebsbedingt kann die Verlärmung der angrenzenden Flächen zunehmen.



5.2.1 Mensch / menschliche Gesundheit

Unter den Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch werden die Beeinträchtigungen verstanden, die geeignet sind, die physische oder psychische Gesundheit des Menschen oder sein Wohlbefinden zu mindern. Darunter fallen nicht nur Beeinträchtigungen in seinem unmittelbaren Lebens- und Wohnumfeld, sondern auch Auswirkungen auf die Erholungs- und Freizeitfunktion des betroffenen Raumes und nicht nur Beeinträchtigungen, die die Schwelle einer gesundheitlichen Beeinträchtigung überschreiten, sondern auch bereits solche unterhalb dieser Grenze.

Die räumliche Erfassung der Umwelt für das Schutzgut Mensch orientiert sich an den Grunddaseinsfunktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Bildung und Leben in Gemeinschaft. Diese Funktionen werden überwiegend in Siedlungsbereichen ausgeübt.

5.2.1.1 Bestand

Südlich der L 419 grenzen die nördlichen Siedlungsteile von Ronsdorf zum Teil unmittelbar an die Ausbaustrecke, wobei es sich überwiegend um allgemeine Wohngebiete handelt. Die nächstgelegenen Wohngebäude befinden sich vorwiegend in einem Abstand von 15 - 30 m zum vorhandenen Fahrbahnrand. Der westliche Teil (westlich der Erbschlöer Straße) wird geprägt von Wohnsiedlungen aus Zeilen-, Einzel- und Reihenhausbauung, in die sich die Waldflächen der Ronsdorfer Anlagen hineinziehen. An die Wohnbauflächen grenzt im Westen ein landwirtschaftlich geprägter Raum, der sich im Norden bis Lichtscheid erstreckt. Östlich der Erbschlöer Straße dominieren die Gewerbehallen mit Lagerflächen und Parkplätzen des Gewerbe- und Industriegebietes an der Otto-Hahn-Straße.

Nördlich der L 419 finden sich nur vereinzelt wohnbaulich genutzte Gebäude im Bereich des Gewerbegebiets auf dem Gelände der ehemaligen GOH-Kaserne und Erbschlö. Auf dem ehemaligen Kasernengelände wurde in den letzten Jahren ein Großteil der Gebäude abgebrochen und



die Erschließung für das Gewerbegebiet "Engineering Park" angelegt. Unmittelbar nördlich der L 419 sind mehrere größere Gewerbehallen entstanden.

Auf einem insgesamt etwa 30 ha großen Teilbereich des ehemaligen Standortübungsplatzes sind nach den Planungen des Landes Nordrhein-Westfalen neben der Justizvollzugsanstalt auch die Neubauten der Justizvollzugsschule und der Landesfinanzschule entstanden. Bei der Erschließung des Areals wurden für die Entlastung der Ortslage Erbschlö neue Zufahrtsstraßen gebaut. Die noch vorhandenen Gebäude der ehemaligen Standortverwaltung an der Parkstraße sollen durch eine forensische Psychiatrie umgenutzt werden.

Sowohl zur Wohnumfeldfunktion als auch zur Freizeit- und Erholungsfunktion gehören die sog. Ronsdorfer Anlagen, die einen waldartigen alten Baumbestand, ein dichtes Wegenetz, parkartige Bereiche und eine gute Ausstattung (Spielplatz, Bolzplatz) aufweisen. Als weitere Freizeiteinrichtungen im Umfeld der L 419 kommen ein Sportplatz mit Vereinsheim am östlichen Rand des ehemaligen Kasernengeländes sowie ein Minigolfplatz südlich der L 419, westlich an die Erbschlöer Straße grenzend, vor.

Die straßenbegleitenden Geh-/Radwege sind fast durchgehend durch einen Grünstreifen von der Straße getrennt. Die Querungsmöglichkeit im Bereich der Ronsdorfer Anlagen hat aufgrund der nördlich anschließenden Erholungsbereiche und des Sportplatzes die größte Bedeutung für die Erholungs- und Freizeitnutzung.

5.2.1.2 Umweltauswirkungen

Die auszubauende Landesstraße stellt innerhalb des Untersuchungsraumes eine wesentliche Vorbelastung für die verschiedenen Schutzgüter dar. Sie weist im Abschnitt westlich des Knotens Staubenthaler Straße



(klassifiziert als L 417 - Oberbergische Straße) einen vierstreifigen, zwei-bahnigen Querschnitt auf. Zwischen dem Knoten Staubenthaler Straße und der Erbschlöer Straße ist die L 419 (Parkstraße) als einbahniger, zweistreifiger Querschnitt ausgebildet, der in den Zufahrtsbereichen der ehemaligen Generaloberst Hoepner-Kaserne (GOH-Kaserne) und Standortverwaltung (StOV) jeweils mit einem Linksabbiegestreifen ausgestattet ist.

Die Straße mit bis zu vierstreifigem Querschnitt und hohem Verkehrsaufkommen führt zu Zerschneidungseffekten sowie Schadstoff- und Lärmimmissionen mit negativen Auswirkungen auf Menschen und Tiere. Weitere Vorbelastungen für die Schutzgüter bestehen innerhalb des Untersuchungsraumes durch großflächige Gewerbegebiete, die einen hohen Versiegelungsgrad aufweisen und eine Barrierewirkung verursachen. In den Siedlungsbereichen von Ronsdorf, im Gewerbegebiet an der Otto-Hahn-Straße und im Bereich der Verkehrswege sind die Böden durch Überbauung, Umlagerung oder Verdichtungen erheblich vorbelastet. Böden mit weitgehend natürlichem Bodenaufbau sind entlang der L 419 nur noch in geringem Umfang vorhanden und durch die Bauarbeiten der beiden Baugebiete der ehemaligen GOH-Kaserne und Landeseinrichtungen sowie die Verlegung verschiedener Leitungstrassen im Ausbaubereich nördlich der L 419 in den letzten Jahren weiter reduziert worden.

Diese Baumaßnahmen haben auch zu Verlusten von Gehölzbeständen geführt und damit Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes im Umfeld der L 419 verursacht.

Wohnen und Wohnumfeld

Südlich der Parkstraße grenzen die nördlichen Siedlungsteile von Ronsdorf zum Teil unmittelbar an die Ausbaustrecke. Dabei handelt es sich um folgende Siedlungen (von Westen nach Osten):

- Am Knöchel



- Wolfskuhle
- Waldfrieden

Nördlich der Parkstraße grenzen folgende Siedlungen an die Ausbaustrecke (von Westen nach Osten):

- Erbschlö
- Gewerbegebiet auf dem Gelände der ehemaligen GOH-Kaserne

Durch die Nähe zur L 419 wird der Wohnwert der o. g. Wohngebiete durch die Lärmbelastung beeinträchtigt.

Freizeit und Erholung

Nahezu sämtliche Freiflächen des Untersuchungsraumes sind als "Regionale Grünzüge" im Landschaftsrahmenplan (Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf) ausgewiesen. Die Freiflächen im Westen des Untersuchungsraumes (überwiegend Grünland) sowie die Ronsdorfer Anlagen nördlich und südlich der L 419 (überwiegend Wald) sind als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Der Untersuchungsraum liegt am nördlichen Rand des Naturparks Bergisches Land. Der ca. 2.000 km² große Naturpark erstreckt sich vom Wuppertaler Süden über Bergisch-Gladbach und Gummersbach bis zum Tal der Sieg.

Der südlich an die Parkstraße angrenzende Waldbereich "Disselftal/Ronsdorfer Anlagen" liegt zwischen den verschiedenen Wohnsiedlungen von Ronsdorf und weist ein dichtes Wegenetz und mehrere Unterstellhütten auf. Als zentrale Parkanlage kommt den größeren Grün- und Waldflächen eine besondere Bedeutung für die stadtteilbezogene Naherholung zu. Die Freiraumbereiche im westlichen und östlichen Teil des Untersuchungsraumes (Landwirtschaftsflächen südlich Lichtscheid sowie um Erbschlö) sowie der o. g. Waldbereich und die Waldflächen zwischen der ehemaligen Kaserne und ehemaligen Standortverwaltung sind im Regionalplan als Regionale Grünzüge dargestellt.



Weitere erholungsbedeutsame Bereiche in Siedlungsnähe sind die landwirtschaftlich geprägten Freiraumbereiche südlich Lichtscheid (westlich an das Siedlungsgebiet Ronsdorf grenzend) sowie im Umfeld der dörflich geprägten Siedlung Erbschlö. Der Freiraumbereich Erbschlö bietet mit dem Reiterhof des Reitvereins Erbschlö zusätzliche Erholungsmöglichkeiten.

Nördlich der L 419 liegt der Sportplatz mit westlich vorgelagertem Vereinsheim des TSV 05 Ronsdorf e. V. am östlichen Rand des ehemaligen Kasernengeländes. Darüber hinaus kommt innerhalb des Untersuchungsraumes ein Minigolfplatz südlich der L 419, westlich an die Erbschlöer Straße grenzend vor.

Entlang der L 419, die in diesem Abschnitt einem Höhenrücken folgt, besteht derzeit an der Nordseite ein durchgehender Radweg. An der Südseite ist der straßenbegleitende kombinierte Geh- und Radweg im Bereich der Waldflächen unterbrochen bzw. verschwenkt in den Wald. Die straßenbegleitenden Geh- und Radwege sind fast durchgehend durch einen Grünstreifen von der Straße getrennt. Der westliche Teil des Radweges entlang der Parkstraße ist Bestandteil des Radverkehrsnetzes NRW.

Darüber hinaus befinden sich innerhalb des Untersuchungsraumes verschiedene ausgewiesene örtliche und überörtliche Wanderwege.

Die L 419 bildet aufgrund der Zerschneidungswirkung und Lärmimmissionen eine Vorbelastung für die Freizeit- und Erholungsfunktion im Untersuchungsraum. Daneben schränken die großflächigen Gewerbegebiete (Otto-Hahn-Straße, ehem. Kaserne) und Sondergebiete mit Landeseinrichtungen die Möglichkeiten der Erholungs- und Freizeitnutzung ein.



Lärm

Für die Baumaßnahme ist eine lärmtechnische Untersuchung auf Grundlage des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge" (Bundesimmissionsschutzgesetz-BImSchG) vom 15.03.1974, in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 11 Absatz 3 des Gesetzes vom 26. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 202) geändert wurde, in Verbindung mit der "Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes" vom 12.06.1990 (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) durchgeführt worden. Bei der Baumaßnahme der L 419 handelt es sich um eine wesentliche Änderung gemäß § 1 16. BImSchV.

Die Berechnung erfolgte unter Berücksichtigung der „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes" (Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 - VlärmSchR 97) und den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" - Ausgabe 1990 (RLS-90). Die lärmtechnische Berechnung wurde mit dem Programm "Soundplan" – Version 7.4 (Stand 22.07.2015) der Firma Braunstein und Bernd durchgeführt.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wird der 1. Bauabschnitt Lichtscheid – Erbschlö von Bau-km-1+100 bis Bau-km 3+430 untersucht. Der Abschnitt beginnt unmittelbar östlich des Lichtscheider Kreisels, verläuft in östlicher Richtung über die Knotenpunkte Staubenthaler Straße und Erbschlöer Straße und endet ca. 650 m westlich davon. Im Bereich des beschriebenen Bauabschnittes kommt es zu folgenden Änderungen:

- a) Erweiterung der L 419 auf 4 Fahrstreifen,
- b) Neubau der Straßenabschnitte "verlängerte Kurfürstenstraße" (Fortsetzung der Kurfürstenstraße zur Straße "Zur Wolfskuhle") und



"Bustrasse" (Verbindung vom "Erich-Hoepner-Ring" bis zum Kreisverkehr „Am Schmalenhof").

Der Untersuchungsraum wurde hinsichtlich der schutzwürdigen Nutzungen in zehn räumlich abgrenzbare Schutzabschnitte eingeteilt, von denen sich sieben innerhalb und drei außerhalb der Baumaßnahme befinden.

Kürzel	Bezeichnung	Gebietsnutzung
Südlich der Fahrbahn		
R1	Ronsdorf westlich Staubenthaler Straße	Allgemeine Wohngebiete / Wohnen im Außenbereich
R2	Ronsdorf östlich Staubenthaler Straße	Allgemeine Wohngebiete / Mischgebiete
R3	Wohngebiet westlich Erbschlöer Straße	Allgemeine Wohngebiete / Sondergebiete
R4	Gewerbe- und Industriegebiet östlich Erbschlöer Straße	Gewerbegebiete / Industriegebiete
Nördlich der Fahrbahn		
L1	Gewerbegebiet Erich-Hoepner-Ring	Gewerbegebiete / Industriegebiete
L2	Polizei/Landesschulen	Sondergebiete
L3	Erbschlö	Allgemeine Wohngebiete / Wohnen im Außenbereich
Außerhalb der Baugrenze		
I AR	Gewerbegebiete östlich des Bauabschnittes	Wohnen im Außenbereich
II AR	Wohngebiete nordwestlich des Bauabschnittes	Allgemeine Wohngebiete
III AR	Gebäudegruppe Friedrichshöhe	Gewerbegebiete / Industriegebiete



Darüber hinaus wurden die Straßenabschnitte "verlängerte Kurfürstenstraße" und "Bustrasse" untersucht.

Im Ergebnis wurden innerhalb der Schutzabschnitte R1, R2, R3, L1 und L3 Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV und somit Lärmvorsorgeansprüche ermittelt. Sämtliche Überschreitungen liegen im Bereich innerhalb der Baumaßnahme. An den Abschnitten "verlängerte Kurfürstenstraße" und "Bustrasse" wurden die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV deutlich unterschritten. Für die Schutzabschnitte mit Lärmvorsorgeansprüchen wurde unter Berücksichtigung lärmschutzrechtlicher, landschaftsgestalterischer, städtebaulicher sowie wirtschaftlicher Gesichtspunkte jeweils die Dimensionierung der Lärmschutzwände geprüft. Zwar kann im Schutzabschnitt L1 bei einer LSW-Höhe von 9 m ein Vollschutz erreicht werden, unter Berücksichtigung der landschaftsgestalterischen und städtebaulichen Einfügung sowie eines möglichst wirkungsvollen aktiven Lärmschutzes wurde jedoch eine maximale Lärmschutzwandhöhe von 7 m festgelegt. Mit diesem aktiven Lärmschutz können an 199 von ursprünglich 312 Wohneinheiten die maßgebenden Lärmgrenzwerte eingehalten werden. An den verbleibenden 113 Wohneinheiten ist zusätzlicher passiver Lärmschutz vorgesehen.

Einzelheiten sind den Unterlagen 17.1.1D und 17.2D – Schalltechnische Untersuchungen zu entnehmen.

Schadstoffe

In der den Planfeststellungsunterlagen zugrundeliegenden Untersuchung (iMA cologne GmbH, 2017) wurden die spezifischen Emissionen anhand der damals noch aktuellen Emissionsdatenbank HBEFA 3.2 für das Prognosejahr 2025 berechnet. Datengrundlage war das Verkehrsgutachten der Ingenieurgruppe IVV GmbH Co. KG aus 2015.



In einem aktualisierten Verkehrsgutachten (Ingenieurgruppe IVV GmbH Co. KG, 2019) wurden im Vergleich zu den Eingangsdaten der Luftschadstoffuntersuchung (iMA cologne GmbH, 2017) aktualisierte Verkehrszahlen zum Prognosejahr 2030 ausgewiesen. Im Vergleich der beiden Verkehrsprognosen (Ingenieurgruppe IVV, 2015) und (Ingenieurgruppe IVV, 2019) für den Bereich der Planfeststellung ist im Bereich der L 419 (Parkstraße) nicht mit einer weiteren Erhöhung des DTV zwischen 2025 und 2030 zu rechnen; weiterhin nimmt der Anteil leichter Nutzfahrzeuge zwischen 2025 und 2030 maximal um 0,4 % des DTV und der Anteil schwerer Nutzfahrzeuge maximal um 1,3 % des DTV zu (siehe L 419 Parkstraße (Erbschlö - Linde), was in diesem Fall aber nicht an eine Erhöhung des täglichen Gesamtverkehrs (DTV) gekoppelt ist. Im Bereich der L 417 (Staubenthaler Straße, Ecke L 419 Parkstraße) ist allerdings mit einer maximalen Steigerung des DTV um 20 % zu rechnen. Betrachtet wurden die Schadstoffe NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5}.

Die in der Untersuchung (iMA cologne GmbH, 2017) prognostizierten NO₂-Immissionen im Jahresmittel an beurteilungsrelevanten Fassaden im Untersuchungsgebiet zum Bezugsjahr 2025 sind sowohl im Prognose-Nullfall als auch Prognose-Planfall für alle Aufpunkte geringer als 29,0 µg/m³ (siehe dazu Aufpunkte AP30, AP05 und AP03, Tabelle 7 - 4 dort). 29,0 µg/m³ NO₂ im Jahresmittel entsprechen unter Berücksichtigung eines statistischen Ansatzes zur ozongetriebenen Umwandlung von NO zu NO₂ (Luftchemie² gemäß (Bächlin et al., 2008)) einer NO_x-Konzentration im Jahresmittel von 53,1 µg/m³. Die in der Untersuchung für das Bezugsjahr 2025 angesetzte NO₂-Hintergrundbelastung beträgt 26 µg/m³. Dieser Wert entspricht auch dem für 2030 anzusetzenden Wert. Das Verhältnis der für 2030 berechneten spezifischen NO_x-Emissionen nach HBEFA 4.1 inkl. der Berücksichtigung der aktualisierten Verkehrszahlen zu den Emissionen gemäß HBEFA 3.2 im Prognosejahr



2025 für die berücksichtigten überplanten Streckenabschnitte ist konservativ $s 1,00+1,60 = 2,60$, d. h. die spezifischen NO_x -Emissionen nach HBEFA 4.1 im Bezugsjahr 2030 liegen im Prognose-Planfall um höchstens 160 % über den spezifischen Emissionen nach HBEFA 3.2 im Bezugsjahr 2025. Insgesamt liegen die NO_2 -Gesamtmissionen an allen betrachteten Aufpunkten im Falle der Aktualisierung für das Bezugsjahr 2030 bei nicht mehr als $34 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Grenzwert der 39. BImSchV für das NO_2 -Jahresmittel von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird somit im Prognosejahr 2030 eingehalten.

Die in der Untersuchung (iMA cologne GmbH, 2017) prognostizierten PM_{10} -Immissionen im Jahresmittel an beurteilungsrelevanten Fassaden im Untersuchungsgebiet zum Bezugsjahr 2025 liegen sowohl im Prognose-Nullfall als auch Prognose-Planfall für alle Aufpunkte bei nicht mehr als $22,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Das Verhältnis der für 2030 berechneten spezifischen PM_{10} -Emissionen nach HBEFA 4.1 inkl. der Berücksichtigung der aktualisierten Verkehrszahlen zu den Emissionen gemäß HBEFA 3.2 im Prognosejahr 2025 für die berücksichtigten überplanten Streckenabschnitte beträgt konservativ $\leq 1,00 + 0,80 = 1,80$ („Worst-Case“ der Emissionsabschätzung für PM_{10}), d.h. die spezifischen PM_{10} -Emissionen nach HBEFA 4.1 im Bezugsjahr 2030 liegen im Prognose-Planfall um höchstens 80 % über den spezifischen Emissionen nach HBEFA 3.2 im Bezugsjahr 2025. Insgesamt liegen die PM_{10} -Gesamtmissionen an allen betrachteten Aufpunkten im Falle der Aktualisierung für das Bezugsjahr 2030 bei nicht mehr als $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Grenzwert der 39. BImSchV für das PM_{10} -Jahresmittel von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird somit im Prognosejahr 2030 eingehalten.

Die in der den Planfeststellungsunterlagen zugrundeliegenden Untersuchung (iMA cologne GmbH, 2017) prognostizierten $\text{PM}_{2,5}$ -Immissionen



im Jahresmittel an beurteilungsrelevanten Fassaden im Untersuchungsgebiet zum Bezugsjahr 2025 liegen sowohl im Prognose-Nullfall als auch Prognose-Planfall für alle Aufpunkte bei nicht mehr als $15,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (siehe dazu Aufpunkte AP03 und AP30, Tabelle 7 - 4 dort). Nach aktuellen Messwerten des LANUV NRW aus den Jahren 2013 bis 2018 ergibt sich für Wuppertal derzeit ein $\text{PM}_{2,5}$ -Hintergrundwert im Jahresmittel von $13 \mu\text{g}/\text{m}^3$, der für das Prognosejahr 2030 im Sinne eines stagnierenden Trends übernommen wird.

Das Verhältnis der für 2030 berechneten spezifischen $\text{PM}_{2,5}$ -Emissionen nach HBEFA 4.1 inkl. der Berücksichtigung der aktualisierten Verkehrszahlen zu den Emissionen gemäß HBEFA 3.2 im Prognosejahr 2025 für die berücksichtigten Streckenabschnitte beträgt konservativ $\leq 1,00 + 0,30 = 1,30$ („Worst-Case“ der Emissionsabschätzung für $\text{PM}_{2,5}$), d. h. die spezifischen $\text{PM}_{2,5}$ -Emissionen nach HBEFA 4.1 im Bezugsjahr 2030 liegen im Prognose-Planfall um höchstens 30 % über den Emissionen nach HBEFA 3.2 im Bezugsjahr 2025. Insgesamt liegen die $\text{PM}_{2,5}$ -Gesamtimmissionen an allen betrachteten Aufpunkten im Falle der Aktualisierung für das Bezugsjahr 2030 bei nicht mehr als $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Grenzwert der 39. BImSchV für das $\text{PM}_{2,5}$ -Jahresmittel von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird somit im Prognosejahr 2030 eingehalten.

5.2.2 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Maßgebendes Ziel für dieses Schutzgut ist der Schutz der Lebensgemeinschaften und Lebensräume wildwachsender Pflanzen und wildlebender Tiere. Maßgebende Indikatoren des Schutzgutes sind die im Planungsraum vorzufindenden Biotoptypen mit ihrer Flora und Fauna.

5.2.2.1 Bestand

Für einen Korridor von 150 bis 300 m Breite entlang der auszubauenden L 419 wurden die Biotoptypen und Gehölzbestände anhand der "Numerischen Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW"



(LANUV, 2008) erfasst. Im ca. 140 ha großen Untersuchungsraum wechseln Wohn- und Gewerbeflächen mit landwirtschaftlichen Nutzflächen und kleinen Laubwaldbereichen. Buchen-, Eichen- und Laubmischwälder zählen aufgrund ihrer Altholzanteile zu den wertvollsten Biotoptypen des Untersuchungsraumes. Die Buchenwaldbestände der Ronsdorfer Anlagen südlich der L 419 sind jedoch stark anthropogen überformt und parkartig gestaltet. Kleine Waldparzellen mit ehemaligem Parkwaldcharakter und überwiegend heimischen Laubbaumarten existieren auch im Westen des Untersuchungsraumes im Bereich "Am Knöchel".

Die Waldbestände nördlich der L 419 sind insgesamt naturnäher ausgebildet. Auf Höhe der Staubenthaler Straße befindet sich nördlich der L 419 ein naturnaher Eichen-Mischwald mit Edellaubhölzern. Auf Höhe der Ronsdorfer Anlagen kommt nördlich der L 419 ein naturnaher, teilweise sehr alter Buchen- und Eichen-Buchenwald vor. Am südlichen Rand des ehemaligen Kasernengeländes ist ein Eichen-Buchenwald mit starkem bis sehr starkem Baumholz zwischen einer neu erbauten Gewerbehalle und der L 419 überwiegend erhalten geblieben.

Die Offenbodenbereiche innerhalb des Baugebietes (ehemalige Kaserne) bestehen aus Rohboden mit Bauschutt; auf größeren Flächen hat sich in diesen Bereichen Ruderalvegetation entwickelt. Durch den Baustellenbetrieb entstand am Rand einer Waldfläche ein temporäres Kleingewässer, das als Amphibienlaichgewässer (2015: Erdkröte, Grasfrosch) dient. Landwirtschaftliche Flächen werden innerhalb des Untersuchungsraumes ausschließlich als Grünland bewirtschaftet. Weiden und Mahdweiden überwiegen, Mahdwiesen wurden nur vereinzelt festgestellt.

Die Aue des Erbschlöer Baches bildet mit kleinflächigen Nassgrünlandausbildungen, quelligen Grünlandbereichen und jungen, aber standortgerechten Ufergehölzen einen als besonders wertvoll einzustufenden



Bereich. In diesem Bereich wurde ein gesetzlich geschütztes Biotop in einer Flächengröße von insgesamt 0,2274 ha kartiert.

Zu den vegetationskundlich wertvollen Bereichen zählt die für den neuen Anschluss der L 419 von der Bebauung ausgenommene Brachfläche mit Pionierwäldern und lichtungsfurähnlicher Vegetation magerer, basenarmer Standorte.

Schutzgebiete und Vorrangflächen für den Biotop- und Artenschutz nehmen nur einen geringen Teil des Untersuchungsraumes ein. Die Waldfläche "Disseltal" der Ronsdorfer Anlagen südlich der L 419 ist im Biotopkataster erfasst und auch Bestandteil des Biotopverbundsystems des LANUV. Die parkartige Waldfläche liegt am südlichen Rand der insgesamt 240 ha großen Biotopverbundfläche "Teile des Marscheider Waldes", die nördlich der L 419 auch die Waldflächen zwischen der ehemaligen Kaserne und dem ehemaligen Standortübungsplatz sowie Wald- und Grünlandflächen westlich der BAB 1 beinhaltet. Im Bereich der Biotopverbundfläche sowie der Freiflächen Lichtscheid / Am Knöchel sind auch Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen, die an die Ausbaustrecke grenzen.

Zum vierstreifigen Ausbau der L 419 (1. BA) hat die Biologische Station Mittlere Wupper, Solingen (BSMW) in den Jahren 2008 und 2015/16 faunistische Untersuchungen entlang der L 419 durchgeführt. Im Jahr 2018 erfolgte eine Aktualisierung der faunistischen Untersuchungen aufgrund der neuen Liste der planungsrelevanten Arten in NRW. Dabei wurden die Artengruppen Amphibien, Reptilien, Vögel, Fledermäuse erfasst.

Im Untersuchungsraum wurden 2015 wie bereits 2008 die im Naturraum häufigsten und allgemein verbreiteten Arten Bergmolch, Grasfrosch und Erdkröte nachgewiesen. Im Bereich des ehemaligen Kasernengeländes (etwa in Verlängerung der Staubenthaler Straße nördlich der L 419)



wurde ein durch den Baustellenbetrieb entstandenes temporäres Kleingewässer (Wagenspur) als Laichgewässer von Amphibien (2015 Erdkröte und Grasfrosch) genutzt. Bei den Kartierungen wurden weder 2008 noch 2015 oder 2018 Reptilien festgestellt.

Im Untersuchungsgebiet und seiner unmittelbaren Umgebung wurden im Untersuchungsjahr 2015 sowie 2018 insgesamt 59 Vogelarten festgestellt; davon sind 48 Arten als sichere Brutvögel einzustufen. In den Siedlungen und Gehölzen des Untersuchungsgebietes dominieren als Brutvögel die im Naturraum allgemein verbreiteten, häufigen und vergleichsweise anspruchslosen Arten gehölzbestimmter Lebensräume. Alle älteren Gehölze des Untersuchungsgebietes sind als potenzielle Brutplätze von Greifvögeln zu sehen.

In der Ortschaft Erbschlö, die dörfliche Bebauung mit umgebenden Grünlandflächen aufweist, wurden Brutplätze von Rauch- und Mehlschwalbe festgestellt. Von der Mehlschwalbe bestehen daneben nördlich der L 419 Brutkolonien an den Ostseiten von drei ehemaligen Kasernengebäuden.

Im Untersuchungsgebiet wurden 2015/16 insgesamt drei Fledermausarten nachgewiesen. Während die Zwergfledermaus entlang der L 419 mit hoher Stetigkeit vertreten ist, wurden von den Arten Rauhaufledermaus und Wasserfledermaus nur einzelne Rast- und Durchzugsvorkommen festgestellt. 2008 wurde der Kleine Abendsegler als Durchzügler erfasst. Innerhalb der Umgebung der Trasse konnten weder Tagesquartiere noch Wochenstuben mit Weibchen und Jungtieren der vor allem Gebäude bewohnenden Zwergfledermaus festgestellt werden.

Auf der Grundlage der Biotoptypenkartierung und der faunistischen Untersuchung sind innerhalb des Untersuchungsraumes schutzwürdige und empfindliche Bereiche, sogenannte Biotopkomplexe abgegrenzt worden. Diese wurden den allgemeinen Bewertungsmerkmalen entsprechend in die Bewertungskategorien "besonders wertvoll", "sehr wertvoll" und



"wertvoll" eingestuft. An die Ausbaustrecke grenzen vier der abgegrenzten Biotopkomplexe an:

- Naturnaher Eichen-Buchenwald "Am Knöchel": sehr wertvoll (Nr. 1, südlich der L 419);
- Naturnaher Eichen-Mischwald Staubenthaler Straße: sehr wertvoll (Nr. 2, nördlich der L 419);
- Waldkomplex "Disseltal/Ronsdorfer Anlagen": sehr wertvoll (Nr. 3, südlich der L 419);
- Naturnaher Eichen-Buchenwald nördlich der L 419: besonders wertvoll (Nr. 4).

Die aufgeführten an die L 419 grenzenden Waldflächen (alte Laubholzbestände mit Horstbäumen, Biotopkomplexe 1 bis 4) sind Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung (WuFbesB) der Lebensraumfunktion (vgl. Arbeitshilfe 1.2 ELES, 2012).

Die übrigen Freiflächen des Untersuchungsraumes werden als Wert- und Funktionselemente allgemeiner Bedeutung (WuFallgB) der Lebensraumfunktion eingestuft, da in diesen Bereichen weder Habitatstrukturen planungsrelevanter Arten noch relevante Habitatstrukturen von Arten mit regional bedeutenden Vorkommen vorhanden sind.

5.2.2.2 Umweltauswirkungen

Die Flächeninanspruchnahme und Beeinträchtigung von faunistischen Lebensräumen unterschiedlicher Bedeutung (Biotopkomplexe oder Habitate) können baubedingt (temporär) oder anlagebedingt (dauerhaft) sein. Im Falle baubedingter Auswirkungen (z. B. durch Baustelleneinrichtungen) kann der betroffene Standort nach Abschluss der Bauarbeiten, je nach Regenerationsfähigkeit bzw. Maßnahmen zur Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes, seine Funktion wieder übernehmen.



Die anlagebedingten Auswirkungen werden vorrangig durch die Versiegelung von Flächen hervorgerufen. Es kommt bei der Versiegelung u. a. zu einem direkten Verlust bzw. Funktionsverlust von Tier- und Pflanzenlebensräumen. Es können dabei sowohl Pflanzenstandorte als auch Reviere, Brutplätze oder Teile von Nahrungs- und Jagdhabitaten der Fauna verloren gehen. Ein vorhabenbedingtes Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. mit Abs. 5 Bundesnaturschutzgesetz wird durch Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen umgangen.

Der Schwerpunkt der beanspruchten Biotoptypen liegt im Bereich Wald und Gehölze. Insgesamt werden 5,5 ha Wald und 1,7 ha sonstige Gehölze beansprucht. Dazu kommen 0,9 ha indirekt betroffene Wald- und Gehölzflächen im Bereich der Belastungszonen. Gehölzbestandene Böschungen und sonstiges Straßenbegleitgrün mit Gehölzen werden durch den Ausbau der L 419 (1. BA) ebenfalls in großem Umfang (fast 3 ha) beansprucht; Gehölzpflanzungen können auf den neu hergestellten Böschungen und Seitenflächen nur in geringerem Umfang (ca. 1,3 ha neues Straßenbegleitgrün mit Gehölzen) angelegt werden. Das Straßenbegleitgrün ohne Gehölze kann dagegen vollständig wiederhergestellt werden. An Offenlandbiotopen (Grünland, Brachen und Säume) sind insgesamt ca. 4,8 ha direkt (bau- und anlagebedingt) betroffen, darunter 3,6 ha Grünland. Daneben werden Grünlandflächen in einem Umfang von 1 ha innerhalb der Wirkzone beeinträchtigt.

Die anlage- und baubedingte Flächeninanspruchnahme gehört zu den direkten Projektwirkungen, die in jedem Fall bei der Eingriffsermittlung zu berücksichtigen sind. Die indirekten Projektwirkungen (bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffeintrag etc.) werden über eine Belastungszone berücksichtigt. Eine Belastungszone in einer Breite von 50 m vom Fahrbahnrand wird von der Staubenthaler Straße bis zum Planfeststellungsende des 1. BA (Ausbau) sowie



im Bereich der Anschlussstellen (Neubau) abgegrenzt. In Abstimmung mit den Landschaftsbehörden wird im Gewerbegebiet Engineering Park, Sondergebiet Landeseinrichtungen und Gewerbegebiet Otto-Hahn-Straße die Belastungszone auf 25 m reduziert, so dass Abstandsgrün und Rest-Vegetationsflächen berücksichtigt werden. In Abschnitten mit Lärmschutzwänden erfolgt ebenfalls eine Reduzierung der Belastungszone von 50 m auf 25 m. Innerhalb der abgegrenzten Belastungszonen werden die Flächen der betroffenen Biotoptypen erfasst und gehen mit einem Beeinträchtigungsfaktor von 25 % in die Bilanzierung ein. Zur Vermeidung von Doppelbewertungen werden Flächen, die als anlage- und baubedingter Verlust bilanziert wurden, von der Belastungszone ausgenommen.

Die durch den Ausbau der L 419 (1. BA) betroffenen Biotopverbundflächen sind als Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung einzustufen, für deren Verlust gemäß ELES eine einzelfallbezogene Abschätzung und qualitative Bewertung der Beeinträchtigungen vorzunehmen ist. Die Waldflächen der Ronsdorfer Anlagen südlich und nördlich der L 419 sowie ein Teil der Grünland- und Waldflächen südöstlich Erbschlö und zwischen Gewerbegebiet Otto-Hahn-Straße und Bahnstrecke sind Bestandteil der insgesamt 240 ha großen Biotopverbundfläche "Teile des Marscheider Waldes". Hiervon werden insgesamt 2,3 ha vegetationsbedeckte Flächen (überwiegend Wald) durch den Ausbau der L 419 und den Bau der Entwässerungsleitung zur BAB 1 (1. BA) anlagebedingt beansprucht.

Die entlang der L 419 bestehende Trennwirkung wird sich im Bereich der Ronsdorfer Anlagen bedingt durch die Querschnittsverbreiterung und -gestaltung (vierstreifiger Ausbau mit beidseitigen Verflechtungsstreifen, Mittelstreifen mit Schutzeinrichtungen) sowie die Erhöhung der Verkehrsbelastung verstärken.



Die innerhalb der Ronsdorfer Anlagen (bei Bau-km 2+337) als vernetzende Brücke für Radfahrer und Fußgänger konzipierte sog. "Parkbrücke" kann von verschiedenen Tierarten zur Querung genutzt werden. Das mit einer lichten Breite von 8,0 m angelegte Überführungsbauwerk mit einer Fahrstreifenbreite von 4,0 m zzgl. seitlicher Sicherheitsräume von je 2 m kann Querungen für unempfindliche Großsäuger (Fuchs, Steinmarder, Dachs u.a.) und Kleinsäuger sowie auch "Notquerungen" von Reh und Schwarzwild ermöglichen.

5.2.3 Boden

Nr. 1.3.1 des Anhangs 1 zu Nr. 0.6.2.1 der UVPVwV beschreibt die natürlichen Funktionen des Bodens als Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen, Teil des Naturhaushalts, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen und Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen aufgrund der Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften.

Darüber hinaus hat der Boden Nutzungsfunktionen als Rohstofflager- und Lieferstätte, Standort für land- und forstwirtschaftliche sowie fischwirtschaftliche Nutzungen, Fläche für Siedlung und Erholung, Standort für wirtschaftliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung und Archiv der Natur- und Kulturgeschichte. Dies entspricht inhaltlich der Funktionsbeschreibung in § 2 Abs. 2 Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG).

Es ist daher zu prüfen, ob als Folge des Vorhabens wegen einer Veränderung der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Bodens eine nachhaltige Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktionen zu besorgen ist, die unter Berücksichtigung der Nutzungsfunktionen und planerischen Festsetzungen mit den gesetzlichen Umweltaanforderungen nicht vereinbar ist.



5.2.3.1 Bestand

Zur Erkundung der Untergrundverhältnisse des geplanten Ausbaus der L419 (1. BA) wurde eine Baugrunduntersuchung durchgeführt (Dr. Tillmanns & Partner GmbH, 2013). Bei den meisten Bohrungen wurden zwischen 0,3 m und 1,0 m mächtige Auffüllungen festgestellt. Die maximale Auffüllungsschicht betrug 3,9 m. Die Auffüllungen setzen sich aus schluffig-sandig-kiesigem Bodenaushub in wechselnder Zusammensetzung zusammen. Verbreitet sind Gesteinsbruch, Schotter, Splitt, Bauschutt sowie Ziegelbruch und Schlacken enthalten. Im Bereich der Bohrungen ergaben sich keine Hinweise auf das Vorhandensein von Stau- und / oder Schichtenwasser.

Im Untersuchungsraum kommen fast flächendeckend Braunerden vor. In den Bachtälern und Siepen sind Gleye und Nassgleye anzutreffen. Vorherrschende Bodenart ist ein schluffiger Lehm, der grusig-steinig sein kann. Die Bohrungen im Bereich der Grünlandflächen nördlich und südlich der L 419 und der Waldflächen südlich der L 419 (Ronsdorfer Anlagen) haben Bodenprofile ohne Auffüllungen ergeben. Hier übernehmen die Böden natürliche Bodenfunktionen und sind nicht durch Überbauung, Umlagerung oder Verdichtungen erheblich vorbelastet.

Die am westlichen Rand des Untersuchungsraumes vorkommenden kolluvialen Böden K3 weisen eine hohe natürliche Bodenfruchtbarkeit auf und werden vom Geologischen Dienst NRW als schutzwürdige Böden („fruchtbare Böden mit hoher Funktionserfüllung als Regelungs- und Pufferfunktion / natürliche Bodenfruchtbarkeit“) eingestuft.

Schutzwürdige Böden nach Karte der schutzwürdigen Böden in NRW mit besonderer Bedeutung hinsichtlich des Biotopentwicklungspotenzials sind Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung (WuFbesB) in Hinblick auf das Schutzgut Boden (vgl. ELES-Arbeitshilfen, AH 1.2, 2012). Innerhalb des Untersuchungsraumes kommen keine Böden vor,



die aufgrund ihres Biotopentwicklungspotenzials als "schutzwürdige" Böden vom GD NW (3. Auflage 2017) eingestuft sind. Die im Umfeld der Ausbaustrecke vorkommenden Böden mit weitgehend natürlichem Bodenaufbau sind Wert- und Funktionselemente allgemeiner Bedeutung (WuFallgB).

Durch Aufschüttung, Abgrabung und großflächige Versiegelung bestehen in Teilen des Untersuchungsraumes keine natürlich gelagerten Böden mehr. Dies trifft auf das Gewerbegebiet an der Otto-Hahn-Straße zu, das bereits in der Bodenkarte 1 : 50.000 NRW (vgl. Unt_19.1.1D) als "Aufschüttungen und Halden" klassifiziert ist. Des Weiteren kann auch in den Siedlungsbereichen Ronsdorf, im Gewerbegebiet der ehemaligen Kaserne und im Bereich der Verkehrsstrassen und -wege von Veränderungen und Überformungen der Böden ausgegangen werden.

Böden mit weitgehend natürlichem Bodenaufbau sind im Bereich der landwirtschaftlich genutzten Flächen (v. a. Dauergrünland) und im Bereich der bewaldeten Flächen (v. a. Altbestände) vorhanden. Die Bohrungen im Bereich der Grünlandflächen nördlich und südlich der L 419 (im Planungsprozess verworfene Standorte von Sickerbecken) und der Waldflächen südlich der L 419 (Ronsdorfer Anlagen) haben Bodenprofile ohne Auffüllungen ergeben. Hier übernehmen die Böden natürliche Bodenfunktionen und sind nicht durch Überbauung, Umlagerung oder Verdichtungen erheblich vorbelastet.

5.2.3.2 Umweltauswirkungen

Durch die Anlage von Fahrbahnflächen, Rad- / Gehwegen, Bustrassen, Zufahrten, Unterhaltungswegen und Lärmschutzwänden entlang der L 419 wird eine Neuversiegelung vegetationsbedeckter, bislang unversiegelter Flächen in einem Größenumfang von 5,8 ha verursacht. Daneben



werden durch die Anlage der Bankette, Böschungen, Geländeangleichungen, Nebenflächen und Entwässerungseinrichtungen ca. 7,1 ha Bodenstandorte bislang unversiegelter Flächen überformt.

Die Möglichkeiten zur Vermeidung und Minderung der Beeinträchtigungen des Bodens durch Versiegelung und Überformung werden durch eine Vielzahl von Zwangspunkten (Bestandstrasse, begrenzte Freihalträume im Bereich der geplanten Bebauungsgebiete sowie die angrenzende Wohnbebauung südlich der L419) eingeschränkt. Im Hinblick auf das Schutzgut Boden wurde ein möglichst weitreichender Rückbau vorhandener Fahrbahnflächen und Rekultivierung / Begrünung nicht mehr benötigter Flächen geprüft. Insgesamt können entlang der Ausbaustrecke 2,25 ha versiegelte Flächen (vorhandene Fahrbahnflächen und sonstige versiegelte Flächen) zurückgebaut und begrünt werden. Zur Vermeidung bauzeitlicher Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen sind die Berücksichtigung der DIN 18915 (Bodenarbeiten), Tiefenlockerung der bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen sowie die fachgutachterliche Begleitung der Erdarbeiten vorgesehen.

5.2.4 Wasser

Gewässer sind gemäß § 1 WHG als Bestandteil des Naturhaushalts, als Lebensgrundlage des Menschen, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie als nutzbares Gut zu schützen. Sie sind nachhaltig zu bewirtschaften, insbesondere mit dem Ziel,

- nachteilige Veränderungen von Gewässereigenschaften zu vermeiden,
- Beeinträchtigungen, auch im Hinblick auf den Wasserhaushalt, der direkt von den Gewässern abhängigen Landökosysteme und Feuchtgebiete zu vermeiden und unvermeidbare, nicht nur geringfügige Beeinträchtigungen so weit wie möglich auszugleichen,



- sie zum Wohl der Allgemeinheit und im Einklang mit ihm auch im Interesse Einzelner zu nutzen,
- bestehende oder künftige Nutzungsmöglichkeiten insbesondere für die öffentliche Wasserversorgung zu erhalten oder zu schaffen,
- möglichen Folgen des Klimawandels vorzubeugen und
- an oberirdischen Gewässern so weit wie möglich natürliche und schadlose Abflussverhältnisse zu gewährleisten sowie insbesondere durch Rückhaltung des Wassers in der Fläche der Entstehung von nachteiligen Hochwasserfolgen vorzubeugen.

Dabei ist ein hohes Schutzniveau für die Umwelt insgesamt zu gewährleisten, mögliche Verlagerungen nachteiliger Auswirkungen von einem Schutzgut auf ein anderes sowie die Erfordernisse des Klimaschutzes sind zu berücksichtigen (§ 6 Abs. 1 WHG).

Unter das Schutzgut Wasser fallen dabei sowohl oberirdische Gewässer als auch das Grundwasser, dem wegen seiner weiteren Funktion als Trinkwasserspeicher eine besondere Wertigkeit zukommt.

Oberflächengewässer sind so zu bewirtschaften, dass nachteilige Veränderungen ihres ökologischen und chemischen Zustandes vermieden werden bzw. dass ein guter ökologischer und chemischer Zustand erreicht werden (§ 27 WHG, Wasserrahmenrichtlinie (WRRL)).

Das Grundwasser ist so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und chemischen Zustandes vermieden wird, alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen (auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeit) umgekehrt werden und ein guter mengenmäßiger und chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Insbesondere gehört das Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung zu einem guten mengenmäßigen Zustand des Grundwassers (§ 47 WHG, WRRL).



5.2.4.1 Bestand

Die Informationen über den Landschaftsfaktor Wasser werden getrennt nach Grundwasser, Oberflächengewässer, stehende Gewässer und Schutzgebiete dargestellt.

Grundwasser

Der Untersuchungsraum liegt, wie weite Teile des Einzugsgebiets der Wupper, innerhalb der devonischen Festgesteine des Rheinischen Schiefergebirges. Quartäre Lockergesteine treten nur in den Talauen der größeren Gewässer (Wupper, Dhünn) auf. Im "Ergebnisbericht Wupper" (MUNLV, Internet- Abfrage am 22.03.2013), der zur Darstellung der wasserwirtschaftlichen Grundlagen im Rahmen der Umsetzung der Wasser-rahmenrichtlinie erstellt wurde, wird der Untersuchungsraum als Kluftgrundwasserleiter mit sehr geringen bis geringen Durchlässigkeiten der Ton- und Schluffsteine, z. T. Sandsteine (Grundwasserkörper-Einheit DE-GB-273-04) eingestuft.

Tonsteine, Schluffsteine und Sandsteine können zumeist nur geringe Grundwassermengen speichern und fortleiten, da sie nur ein kleines Poren- bzw. Trennfugenvolumen besitzen. Trotz der hohen Niederschläge sind die Gesteine daher grundwasserarm und zur Grundwassererschließung ungeeignet. Allerdings ermöglicht die geringe Durchlässigkeit in Verbindung mit den hohen Niederschlagsmengen sowie die ausgeprägte Morphologie (steile Kerbtäler) die Anlage zahlreicher Talsperren im Einzugsgebiet der Wupper, die der öffentlichen Trinkwasserversorgung dienen, wie z. B. die Obere Herbringhauser Talsperre ca. 3,5 km südöstlich des Untersuchungsraumes.

Das Untersuchungsgebiet weist keinen zusammenhängenden Grundwasserspiegel auf, so dass nur lokal mit Stau- und / oder Schichtenwasser zu rechnen ist. Nasse Bodenschichten wurden bis zur maximalen



Endbohrtiefe von 6 m unter GOK nicht angetroffen. Unter Berücksichtigung der geologisch-hydrologischen Randbedingungen ist allerdings mit temporärem Stau-, Schichten- und Hangwasser zu rechnen. Ausweislich der Sickerversuche ist eine Versickerung von Niederschlagswässern innerhalb der Verwitterungszone prinzipiell möglich.

Oberflächenwasser

Der Erbschlöer Bach ist der einzige permanent wasserführende Bach im Untersuchungsraum. Er hat eine Länge von ca. 1 km, wovon 400 m innerhalb des Untersuchungsraumes liegen. Der Bach verläuft in einer Entfernung von 200 - 250 m nördlich weitgehend parallel zur L 419 und mündet zwischen den beiden Autobahnfahrspuren der BAB 1 in den Blombach. In Teilabschnitten zeigt der Erbschlöer Bach einen schlängelnden bis schwach kurvigen Verlauf und weist als schon vor langer Zeit begradigtes Fließgewässer gegenwärtig eine wiedereinsetzende Gewässerdynamik auf, so dass das Gewässer als naturnah beurteilt werden kann. Kleine Uferunterspülungen und Auskolkungen sind für den Mittellauf des Gewässers bezeichnend. Seine Sohlsubstrate wechseln von sandig-kiebigem Substrat mit einzelnen größeren Steinen bis hin zu schlammig-sandigen Substraten. Nach Querung eines asphaltierten Weges ist der Erbschlöer Bach im Bereich der östlich angrenzenden Wälder vollständig verrohrt. Vor der Mündung in den Blombach tritt der Bachlauf auf kurzen Abschnitten wieder zutage, ist aber teilweise in einer Betonschale gefasst. Die Gewässergüte gemäß Geoportal Wuppertal liegt bei 1 (Saprobien-Index 1,2 bis 1,3). Die Quellen liegen in der Nähe von Wohngebäuden der Siedlung Erbschlö und sind stark anthropogen verändert.

Der ebenfalls am nördlichen Rand des Untersuchungsraumes liegende natürliche Quellbereich des Schmalenhofer Baches war bereits durch die Geländeumformungen der Kasernenanlagen verbaut, sodass dort kein regelmäßiger Wasseraustritt mehr erfolgt. Auch der ehemalige Oberlauf



des Hadberger Siefen ist nicht mehr wasserführend; der Quellaustritt erfolgt heute, wie beim Schmalenhofer Bach, außerhalb des Untersuchungsraumes.

Der nördliche und östliche Teil des Untersuchungsraumes gehört zum Einzugsgebiet des Blombaches, der ca. 2 km nördlich des Untersuchungsraumes in die Wupper mündet. Der westliche Teil ist dem Einzugsgebiet der Gelpe zuzuordnen, die in den Morsbach mündet, der bei Müngsten in die Wupper fließt. Der Bereich südlich der L 419 wird vom Leyerbach entwässert, der ebenfalls in den Morsbach mündet.

Stehende Gewässer

Innerhalb des Untersuchungsraumes bestehen mehrere Stillgewässer, wobei es sich überwiegend um naturferne Regenrückhaltebecken und Kleingewässer (Gartenteiche) handelt. In der Ortschaft Erbschlö bestehen drei Gartenteiche, die sehr klein (1 bis 2 m²) sind (BSMW, 2008/2017). In den letzten Jahren wurden größere Regenrückhaltebecken bzw. Versickerungsbecken südlich Lichtscheid und eines bei Erbschlö angelegt.

Auf dem Gelände der ehemaligen GOH-Kaserne entstanden im Zuge der Bauarbeiten mehrere temporäre Kleingewässer. Durch Bodenverdichtung wurde in den Freiflächen die Voraussetzung für das spontane Entstehen zahlreicher stehender Gewässer geschaffen, die allerdings – regenwassergespeist – oft nur temporär Wasser führen. Viele dieser Gewässer wurden 2015 bei Bauarbeiten überbaut oder verfüllt.

Ein Gewässer, das etwa in Verlängerung der Staubenthaler Straße nördlich der L 419 in der Vertiefung eines ehemaligen Fahrweges liegt, ist mit rund 450 m² Maximalgröße (Stand April 2015) so groß, dass trotz der 2015 sehr regenarmen Monate Mai und Juni keine Austrocknung beobachtet werden konnte, also faktisch der Charakter eines Permanentge-



wässers bestand. Die Wassertrübung durch Schlammpartikel war in diesem Gewässer, das gelegentlich wohl auch von Kfz teilweise durchfahren wurde, meist sehr hoch.

Schutzgebiete

Innerhalb des Untersuchungsraumes sind keine Wasserschutzgebiete und keine Überschwemmungsgebiete ausgewiesen.

Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung für das Grundwasser kommen im Untersuchungsraum wegen des Fehlens bedeutsamer Flächen für den Wasserhaushalt und die Wasserwirtschaft oder von Bereichen zur Wassergewinnung und entsprechenden Schutzausweisungen nicht vor. Auch grundwasserabhängige Lebensräume sind innerhalb des Untersuchungsraumes nicht vorhanden.

5.2.4.2 Umweltauswirkungen

Die Beeinträchtigung des Grundwassers durch Neuversiegelung wird durch die Anlage von Fahrbahnflächen, Rad- / Gehwegen, Bustrassen, Zufahrten, Unterhaltungswegen und Lärmschutzwänden verursacht und betrifft die gesamte Ausbau- / Neubaustrecke (siehe Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 19.1.3, Blatt 1D bis 3D, 3aD und 3bD). Die Neuversiegelung bislang unversiegelter Flächen beträgt 5,8 ha.

Die den Untergrund des Untersuchungsraumes bildenden Tonsteine, Schluffsteine und Sandsteine können jedoch zumeist nur geringe Grundwassermengen speichern und fortleiten, da sie nur ein kleines Poren- bzw. Trennfugenvolumen besitzen. Trotz der hohen Niederschläge sind die Gesteine daher grundwasserarm und zur Grundwassererschließung ungeeignet. Innerhalb des Untersuchungsraumes sind keine Wasserschutzgebiete und keine Überschwemmungsgebiete ausgewiesen. Das Untersuchungsgebiet weist keinen zusammenhängenden Grundwasserspiegel auf, so dass nur lokal mit Stau- und / oder Schichtenwasser zu rechnen ist.



Der Erbschlöer Bach ist der einzige permanent wasserführende Bach im Untersuchungsraum, jedoch nur in einem kurzen Abschnitt als naturnah einzustufen. Oberhalb des kartierten Bereiches wird er als Graben geführt, unterhalb finden sich Befestigungen. Da der Erbschlöer Bach jedoch 200 - 250 m nördlich weitgehend parallel zur L 419 verläuft, ist er von der Ausbaumaßnahme nicht betroffen. Der Bachlauf wird auch nicht als Vorfluter für die anfallenden Straßenwässer herangezogen.

Bei den innerhalb des Untersuchungsraumes bestehenden Stillgewässern handelt es sich überwiegend um naturferne Regenrückhaltebecken und Kleingewässer (Gartenteiche). Auf dem Gelände der ehemaligen GOH-Kaserne entstand im Zuge der Bauarbeiten ein größeres stehendes Gewässer, das etwa in Verlängerung der Staubenthaler Straße nördlich der L 419 in der Vertiefung eines ehemaligen Fahrweges liegt. Der Verlust dieses Gewässers wird in seiner Funktion als Amphibien-Laichgewässer bei der Lebensraumfunktion berücksichtigt.

5.2.5 Luft/Klima

Die zur Beurteilung herangezogenen maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden an der Ausbaumaßnahme nicht überschritten.

Luftverunreinigungen entstehen im Wesentlichen abgasbedingt durch Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren. Die dabei anfallenden Emissionen treten überwiegend in gasförmigem, z. T. auch in festem Zustand auf. Ihre Stärke hängt neben spezifischen Abgas-Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Fahrzeugmenge, dem LKW-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die wichtigsten emittierten Substanzen, die in diesem Zusammenhang ermittelt werden, sind

- Kohlenmonoxid,
- unverbrannte Kohlenwasserstoffe,
- Stickstoffmonoxid,



- Stickstoffdioxid,
- Schwefeldioxid,
- Staub und Ruß.

Zusätzlich zu diesen "Auspuffimmissionen" werden von einer Straße Partikel emittiert durch Staubaufwirbelung, Straßen- und Reifenabrieb sowie Brems- und Kupplungsbelagabrieb.

Tendenziell haben Untersuchungen ergeben, dass die Schadstoffkonzentrationen mit zunehmendem Abstand vom Fahrbahnrand relativ rasch abnehmen. Wie sehr und wie stark sich Emissionen entwickeln und ausbreiten, hängt von zahlreichen Faktoren ab wie z. B. von

- den meteorologischen Bedingungen,
- fotochemischen und physikalisch-chemischen Umwandlungsprozessen,
- der Topografie und den Anpflanzungen am Straßenrand,
- der Verkehrsmenge,
- dem Anteil des Schwerlastverkehrs am Verkehrsaufkommen,
- den Fahrgeschwindigkeiten und
- den spezifischen Abgasimmissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge und des Fahrzeugkollektivs.

5.2.5.1 Bestand

Der Untersuchungsraum liegt im nordwestdeutschen Klimabereich, für den allgemein kühl-gemäßigte Sommer und mäßig kalte Winter prägend sind. Bei kontinental geprägten Wetterlagen mit östlichen bis südöstlichen Winden stellen sich im Sommer höhere Lufttemperaturen und im Winter Kälteperioden ein.



Diese allgemeinen Klimaausprägungen werden durch die Einflüsse des Reliefs und der Landnutzung überlagert und führen zu lokal unterschiedlichen Ausprägungen der Klimaparameter Temperatur, Feuchte, Wind, Niederschlag und Strahlung. Im Mittel sind im Stadtgebiet von Wuppertal jährliche Niederschlagsmengen von 1116 mm in Tallagen und 1183 mm in höheren Lagen zu erwarten.

In Abhängigkeit von Boden, Vegetation, Wasser, Relief, Bebauung und Versiegelung bilden sich lokal unterschiedliche Klimatope aus, die sich z. B. durch Temperatur- und Windfeldveränderungen vom großräumigen Klima unterscheiden.

Der Untersuchungsraum weist, wie der gesamte Stadtbezirk Ronsdorf, aufgrund seiner relativen Höhenlage günstige Durchlüftungsverhältnisse auf. Große Teile der Freiflächen des Untersuchungsraumes werden im "Handlungskonzept Klima und Lufthygiene für die Stadt Wuppertal" als "Freiflächen mit hoher Klimaaktivität" (v. a. Waldflächen der Ronsdorfer Anlagen südlich und nördlich der L 419, Landwirtschaftsflächen südlich Erbschlö) eingestuft. Dabei handelt es sich vor allem um klimaaktive Freiflächen in direktem Bezug zum Siedlungsraum. Diese Flächen sind mit einer hohen Empfindlichkeit gegenüber nutzungsändernden Eingriffen bewertet; d. h. bauliche und zur Versiegelung beitragende Nutzungen können zu bedenklichen klimatischen Beeinträchtigungen führen.

Die bebauten Gebiete im Untersuchungsraum weisen geringe bis mittlere thermisch-lufthygienische Belastungen auf, führen nicht zu Beeinträchtigungen des Luftaustausches und sind im Allgemeinen durch geringe klimatisch-lufthygienische Empfindlichkeiten gegenüber Nutzungsintensivierungen gekennzeichnet.

Der vierstreifige Ausbau der L 419 ist als Maßnahme M4/51 im Luftreinhalteplan Wuppertal 2013 enthalten, da durch diese Verbindung Durch-



gangsverkehre, die zurzeit den dicht besiedelten Talbereich von Wuppertal befahren, mit lufthygienischen Positiveffekten in die Peripherie umgelenkt werden sollen.

Die Waldflächen der Ronsdorfer Anlagen südlich und nördlich der L 419 und die Landwirtschaftsflächen südlich Erbschlö sind als "Freiflächen mit hoher Klimaaktivität" Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung für das Schutzgut Luft/Klima.

5.2.5.2 Umweltauswirkungen

Beeinträchtigungen für das Schutzgut Luft/Klima entstehen durch die anlagebedingte Neuversiegelung auf der gesamten Ausbau-/Neubaustrecke (siehe Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 19.1.3, Blatt 1D bis 3D, 3aD und 3bD), wodurch sich die Flächen mit Aufheizungseffekten vergrößern. Die Neuversiegelung bislang unversiegelter Flächen beträgt 5,8 ha.

Mit der Versiegelung von klimarelevanten Vegetationsstrukturen geht eine dauerhafte physikalische Bodendegradation und damit eine potenzielle Beeinträchtigung der lufthygienischen und klimatischen Ausgleichsfunktion einher. Im Bereich der Ronsdorfer Anlagen werden Waldflächen durch den vierstreifigen Ausbau, die Anlage des Rad- / Gehweges und der Parkbrücke sowie die Verlegung der Bustrasse dauerhaft beansprucht (insg. 0,5 ha). Im Bereich Erbschlö werden Grünlandflächen nördlich der L 419 durch die Anlage des Knotens Erschlö und des Rad- / Gehweges dauerhaft beansprucht (insg. 0,4 ha).

Durch verkehrsbedingte Luftschadstoffimmissionen besteht eine potenzielle Beeinträchtigung der Luftqualität von Wohn- und Mischgebieten. Zum Ausbauvorhaben der L 419 ist eine Luftschadstoffprognose zu den Kfz-bedingten Luftschadstoffimmissionen gemäß 39. BImSchV erstellt worden. Die Untersuchung hat keine Überschreitung der Grenzwerte ergeben, so dass aus lufthygienischer Sicht keine Bedenken gegen das



Ausbauvorhaben bestehen. Die detaillierten Ergebnisse sind der Unterlage 17.2 "Zusammenfassung der Untersuchungen zu den Luftschadstoffen" mit ergänzender Unterlage 17.2D zu entnehmen.

5.2.6 Natur und Landschaft (Landschaftsbild)

Der Schutzbegriff Landschaft soll an dieser Stelle im Sinne von Landschaftsbild verstanden werden, da die anderen Funktionen der Landschaft z. B. als Lebensraum für Tiere und Pflanzen oder als Erholungsraum für den Menschen unter diesen Schutzgütern erfasst sind.

Das Landschaftsbild ist das sinnlich wahrnehmbare Gefüge des natürlichen und bebauten Landschaftsraumes. Das Ausmaß seiner Beeinträchtigungen resultiert aus der Qualität des Landschaftsbildes und der Intensität der Auswirkungen auf den jeweiligen Landschaftsraum.

5.2.6.1 Bestand

Das Landschaftsbild im Untersuchungsraum wird einerseits geprägt durch Siedlungs-, Gewerbe- und Verkehrsflächen, andererseits durch landwirtschaftlich genutzte Freiflächen mit dörflichen Siedlungen sowie durch Waldflächen. Bei den landwirtschaftlich genutzten Räumen handelt es sich vor allem um Grünlandflächen südlich Lichtscheid sowie die Umgebung der Ortschaft Erbschlö. Der Untersuchungsraum ist durch eine bewegte Topographie gekennzeichnet; die Höhen reichen von fast 350 m ü. NN im Südwesten (Bereich der Siedlung "Am Knöchel") bis hin zu 270 m ü. NN im Nordosten des Untersuchungsraumes (Erbschlöer Bachtal) und 260 m ü. NN im Osten (Blombachtal) an der BAB 1. Die Oberbergische Straße / Parkstraße - L 419 wird auf einem Höhenrücken geführt und liegt auf einer Höhe von 346 m im Westen (Kreuzung Staubenthaler Straße) und 322,5 m im Osten (Kreuzung Erbschlöer Straße).

Eine wichtige Bedeutung für das Landschaftsbild haben die (meist linearen) Gehölzbestände entlang der Verkehrstrassen. So wird die L 419 in



weiten Abschnitten von Gehölzen begleitet, die eine Einbindung der Verkehrsstrasse gewährleisten. Im östlichen Streckenbereich liegt die L 419 im Einschnitt, wobei die Einschnittstiefe von Osten nach Westen abnimmt. Entsprechend sind die Gehölzbestände im östlichen Bereich durch breite baumheckenartige Gehölzstreifen aus Bäumen und Sträuchern geprägt. Im westlichen Abschnitt besteht die straßenbegleitende Vegetation aus Baumgruppen und -reihen in unregelmäßigen Abständen mit Grasfluren bzw. teilweise lockerem Strauchunterwuchs.

Der Untersuchungsraum weist im Hinblick auf das Landschaftsbild in Teilbereichen eine Vorbelastung auf. Lineare Elemente wie Straßen und Leitungstrassen sowie flächenhafte Elemente (v. a. Gewerbeflächen) haben zu einer Zerschneidung und anthropogenen Überformung der Landschaft und damit zu Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes geführt.

Dabei handelt es sich insbesondere um:

- L 417 / L 419 v. a. vierstreifige Abschnitte,
- Gewerbegebiet Otto-Hahn-Straße,
- Gewerbegebiet ehem. Kaserne und Landeseinrichtungen und
- Leitungstrassen mit Schutzstreifen.





Abbildung: Landschaftsbildeinheiten im Untersuchungsraum (Unterlage 19.1.1D, S. 101)

Landschaftsbildeinheit 1: Grünlandflächen südlich Lichtscheid mit Heckenstrukturen und Waldbestand "Am Knöchel"

Die Landschaftsbildeinheit 1 beinhaltet die Offenlandbereiche westlich der L 417 südlich von Lichtscheid sowie den Waldbestand "Am Knöchel". Die überwiegend als Grünland genutzten Offenlandbereiche werden insbesondere im Nordwesten durch Heckenstrukturen mit einzelnen Überhältern gegliedert. Baumgruppen und Gebüsch im Umfeld des Einzelgehöfts sowie eine Streuobstwiese sind weitere belebende Strukturelemente im Norden des Raumes. Vor einigen Jahren wurde in der Grünlandfläche südlich der Obstwiese ein großes Versickerungsbecken angelegt. Im Südosten wird der Raum durch den Waldbestand "Am Knöchel" abgeschlossen, der mit naturnahem Eichen-Buchenwald, Altholzbeständen und einer alten Lindenbaumreihe vielfältig strukturiert ist. Am östlichen Rand bildet eine Baumreihe entlang der L 419 den Abschluss.



Der Ortsrand von Ronsdorf ist durch Gärten mit Baumgruppen gut eingebunden und trägt den Schutzstatus eines Landschaftsschutzgebietes, einer Biotopverbundfläche sowie eines Bereiches zum Schutz der Natur (westlicher Teil). Eine Vorbelastung in dieser Einheit stellt die angrenzende vierstreifig ausgebaute Oberbergische Straße (L 417) dar.

Landschaftsbildeinheit 2: Baugebiete Engineering Park und Landeseinrichtungen (ehem. Militärgelände) mit Gehölzinseln

Im Bereich der ehemaligen GOH-Kaserne und im Bereich des ehemaligen Standortübungsplatzes Scharpenacken nördlich der L 419 haben sich im Zusammenhang mit der Erschließung und Entwicklung der jeweiligen Baugebiete erhebliche Änderungen in der Bestandssituation ergeben. Auf dem Kasernengelände wurde in den letzten Jahren ein Großteil der Gebäude abgebrochen und die Erschließung für das Gewerbegebiet "Engineering Park" angelegt; unmittelbar nördlich der L 419 sind erste größere Gewerbehallen entstanden. Von dem umfangreichen alten Baumbestand sind noch größere Reste erhalten. So grenzt auf Höhe der Staubenthaler Straße ein Eichen-Mischwald mit Altholzvorkommen an die L 419. Auch der Garten des ehem. Offizierskasinos mit altem Baumbestand besteht noch weitgehend. Vorbelastungen in der Landschaftsbildeinheit 2 bestehen aus Gehölzrodungen durch Erschließungsmaßnahmen.

Landschaftsbildeinheit 3: Wohnsiedlungsbereiche Ronsdorf

Die südlich an die L 419 grenzenden Wohnsiedlungsbereiche von Ronsdorf bestehen überwiegend aus Zeilen-, Doppel-, Einzel- und Reihenhausbauung. Die Zeilenbauung (z. B. "Zur Wolfskuhle") ist von Rasenflächen mit Baum- und Gehölzgruppen (teilweise mit alten Laubbäumen) umgeben. Die Doppel-, Einzel- und Reihenhausbauung weisen private Gärten unterschiedlicher Größe auf; teilweise wie z. B. im Bereich



der Siedlung Waldfrieden bestehen größere zusammenhängende Gartenflächen mit Nutzgärten. Charakteristisch für einen Großteil dieser Siedlungsbereiche ist eine enge Verzahnung mit den Wald- und Grünflächen der Ronsdorfer Anlagen. Durch Straßen mit einer hohen Verkehrsbelastung (Parkstraße, Staubenthaler Straße, Erbschlöer Straße) sind hier Vorbelastungen vorzufinden.

Landschaftsbildeinheit 4: Waldflächen (Ronsdorfer Anlagen) mit Freizeiteinrichtungen

Die Landschaftsbildeinheit 4 beinhaltet die Waldflächen südlich und nördlich der L 419 und damit das Gebiet der sog. Ronsdorfer Anlagen. In beiden Bereichen findet sich naturnaher, teilweise alter Buchen- und Eichen- Buchenwald, partiell mit geringer Nadelbaumbeimischung (Fichte, Lärche).

Nördlich der L 419 kommt im zentralen Bereich eine Laubwaldjungwuchsparzelle mit Überhältern vor. Im Westen befindet sich ein Sportplatz. Im Süden weist der Wald oft einen starken Parkwaldcharakter auf. Es bestehen ein dichtes Wegenetz und weitere Freizeitinfrastruktur (Spielplatz, Bolzplatz) sowie kleine gärtnerisch gestaltete Grünanlagen, partiell Unterpflanzungen mit fremdländischen Arten, eingestreut kleine Laub- und Nadelforstparzellen. Im Südwesten kommt eine größere Rasenfläche mit einzelnen alten Solitärbäumen und Baumgruppen vor. Die Querung der L 419 ist über eine Ampelanlage möglich. Die Einheit besteht aus Gebieten mit dem Schutzstatus Landschaftsschutzgebiet; Biotopverbundfläche; Biotopkatasterfläche (nur südlich der L 419). Die Trennungswirkung und Lärmbelastung durch die Parkstraße (L 419) sowie Gehölzrodungen aufgrund der Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen nördlich der L 419 wirken in der Landschaftsbildeinheit 4 als Vorbelastungen.



Landschaftsbildeinheit 5: Dörfliche Siedlung Erbschlö mit umgebendem Grünland, kleinen Waldbeständen und Erbschlöer Bachtal

Die Landschaftsbildeinheit 5 beinhaltet die Offenlandbereiche um die Ortschaft Erbschlö. Der überwiegende Teil wird als Grünland genutzt, wobei Pferdeweiden dominieren. Strukturiert wird die Landschaft durch das bewegte Relief, das Erbschlöer Bachtal und vielfältige Gehölzstrukturen. Das von Staudenfluren und Ufergehölzen umgebene Gewässer mit schlängelndem bis schwach kurvigem Lauf vermittelt einen naturnahen Charakter. In den Siedlungsbereichen von Erbschlö sowie entlang der Straße "Erbschlö" kommen einzelne markante Großbaumbestände aus alten Laubbäumen vor. Nach Osten und Norden schließen sich die großflächigen Waldbereiche des "Scharpenacker Busch" an. Die den Raum im Süden begrenzende L 419 ist durch Gehölzbestände auf den Böschungen gut eingebunden. Als Landschaftsschutzgebiet gelten die nördlichen und östlichen Bereiche der Siedlung. Das Erbschlöer Bachtal ist als geschütztes Biotop nach § 42 LNatSchG NRW (§ 30 BNatSchG) kartiert. Die Lärmbelastung durch die Parkstraße (L 419) gilt in dieser Landschaftsbildeinheit als Vorbelastung.

Landschaftsbildeinheit 6: Gewerbegebiet Otto-Hahn-Straße und angr. Grünland- und Waldflächen

Das Gewerbegebiet Otto-Hahn-Straße ist durch großflächige Gewerbehallen sowie versiegelte Lager- und Stellplatzflächen gekennzeichnet. Nur in Teilbereichen kommen Gehölzstreifen am Rand der Grundstücke vor, die zu einer Durchgrünung des Gebiets beitragen. Innerhalb des Gebiets befindet sich eine größere Gehölzfläche im Bereich des ca. 60 m breiten Vorhaltekorridders für den geplanten weiteren Trassenverlauf der L 419 im 2. Bauabschnitt mit Anbindung zur BAB 1, die mit Pionierwäldern sowie waldlichtungsflurähnlicher Vegetation bewachsen ist. Der Be-



reich zwischen Otto-Hahn-Straße und BAB 1 ist durch Brach- und Gebüschflächen, kleinere Grünlandflächen sowie ein Regenrückhaltebecken mit Rasenflächen geprägt. Die im Osten verlaufende Bahnlinie sowie die Autobahn werden von Gehölzbeständen, u. a. einem Eichenwald in Osthanglage, begleitet. Der hohe Versiegelungsgrad einzelner Gewerbegrundstücke (fehlende Gehölz- und Grünstrukturen) wirkt als Vorbelastung der Einheit, die ein Landschaftsschutzgebiet (Verordnung) im Bereich der Waldflächen nördlich des Regenrückhaltebeckens darstellt.

Landschaftsbildeinheit 7: Klassifizierte Straßen mit Begleitgrün

Die L 419 wird in weiten Abschnitten von Gehölzen begleitet, die eine Einbindung der Verkehrsstrasse gewährleisten. Der westliche Abschnitt ist durch einen Grünstreifen zwischen Rad- / Gehweg und Fahrbahn, teilweise mit prägenden Baumreihen und -gruppen, gekennzeichnet. Im Bereich der Verknüpfung mit der Staubenthaler Straße (Am Knöchel) dominieren flächige Gehölzbestände. Im östlichen Streckenbereich liegt die L 419 im Einschnitt, wobei die Einschnittstiefe von Westen nach Osten zunimmt. Entsprechend sind die Gehölzbestände im östlichen Bereich durch breite baumheckenartige Gehölzstreifen aus Bäumen und Sträuchern geprägt. Die hohe Verkehrsbelastung durch die bestehende Parkstraße (L 419) wirkt als Vorbelastung.

Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung

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).



5.2.6.2 Umweltauswirkungen

Die Baumaßnahmen und Begleiteinrichtungen führen zur Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der landschaftsgebundenen Erholung. Der Verlust landschaftsbildprägender Gehölzbestände betrifft Waldflächen, sonstige flächige Gehölze, Hecken, Straßenbegleitgrün mit Gehölzen sowie Baumgruppen.

Landschaftsbildeinheit 1 - Grünlandflächen südlich Lichtscheid mit Heckenstrukturen und Waldbestand 'Am Knöchel'

Der Waldbestand "Am Knöchel" (Regionaler Grünzug) wird randlich nur geringfügig (Bau-km 1+300 - 1+400) im Umfang von 599 m² angeschnitten. Hinsichtlich weiterer geringfügiger randlicher Inanspruchnahmen von Grünlandflächen, Säumen und jüngeren Laubwaldbeständen (überwiegend Aufforstungen) wird auf den Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 19.1.3, Blatt 1D verwiesen.

Da die angrenzenden Waldflächen "Am Knöchel" sichtverschattend wirken, wird die L 419 in diesem Abschnitt landschaftsgerecht eingebunden. Im nördlich anschließenden Grünlandbereich können die Böschungen entlang der L 419 nicht bepflanzt werden, so dass im Abschnitt zwischen Hundeübungsplatz und Waldbestand "Am Knöchel" (Bau-km 1+100 - 1+300) die Eingliederung der ausgebauten L 419 durch einen Gehölzstreifen auf den Grünlandflächen entlang des Rad- / Gehweges erzielt wird.

Landschaftsbildeinheit 2: Baugebiete Engineering Park und Landeseinrichtungen (ehem. Militärgelände) mit Gehölzinseln und altem Baumbestand

Der Ausbau der L 419 (1. BA) führt zu einer Inanspruchnahme von Teilen der verbliebenen (Rest-)Wald- und Gehölzbestände durch die Anlage des Knotens Staubenthaler Straße sowie den 4-streifigen Ausbau am



Rand der Baugebiete ehemalige GOH-Kaserne und ehemaliger Standortübungsplatz (siehe Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 19.1.3, Blatt 1D und 2D).

Im Umfeld des Knotens Staubenthaler Straße sind auf den bauzeitlich genutzten Flächen nördlich der L 419 umfangreiche Aufforstungen und Anpflanzungen von Gehölzstreifen geplant, so dass eine gute landschaftliche Eingliederung der Anschlussstelle zum Gewerbegebiet erzielt wird. Die an der Nordseite der L 419 von Bau-km 1+150 bis 1+400 geplante LS-Wand wird teilweise über eine Strauchhecke abgeschirmt; daneben wirken bestehende Waldflächen sichtverschattend. Entlang der Gewerbehallen und ehem. Standortverwaltung (Bau-km 1+800 - 2+100; 2+360 - 2+600) sind Strauchhecken und schmalere Gehölzstreifen auf den Straßenböschungen, teilweise auf angrenzenden Flächen vorgesehen, so dass auch in diesen Bereichen eine weitestgehende Einbindung der ausgebauten L 419 gewährleistet ist (siehe Maßnahmenplan Ausbaustrecke, Unterlage 9.3, Blatt 1D und 2D).

Landschaftsbildeinheit 3: Wohnsiedlungsbereiche Ronsdorf

Der Ausbau der L 419 (1. BA) ist mit einem von der Wohnbebauung abgerückten Verlauf geplant, so dass private Grünflächen und Gehölzbestände randlich nur geringfügig beansprucht werden (0,2 ha). Zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden im Bereich von angrenzender Wohnbebauung entlang der L 419, der Rampen und der Staubenthaler Straße / Erbschlöer Straße bis zu 7 m hohe Lärmschutzwände vorgesehen, die zu einer Beeinträchtigung des Landschafts- und Ortsbildes führen können (siehe Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 19.1.3, Blatt 1D und 2D).

In weiten Abschnitten sind entlang der Lärmschutzwände Gehölzpflanzungen möglich, die eine Eingliederung der Bauwerke erzielen. So können südlich der sog. Holländerrampen am Knoten Staubenthaler Straße



umfangreiche flächige Gehölzpflanzungen angelegt werden, die eine Sichtverschattung der Lärmschutzwände bewirken. Östlich des Knotens bestehen im Bereich der Wohnbebauung Wolfskuhle keine ausreichenden Flächen für Gehölzpflanzungen entlang der LS-Wände, so dass hier eine Begrünung der Lärmschutzwände mit Rank- / Kletterpflanzen vorgesehen ist (siehe Maßnahmenplan Ausbaustrecke, Unterlage 9.3, Blatt 1D und 2D).

Landschaftsbildeinheit 4: Waldflächen nördlich und südlich der L 419 (Ronsdorfer Anlagen) mit Freizeiteinrichtungen

Durch den 4-streifigen Ausbau, die Verlegung des Rad- / Gehweges südlich der L 419, den Bau der Parkbrücke mit Rampen und die Busspur nördlich der L 419 werden Waldflächen der Ronsdorfer Anlagen (Erholungswald der Stufe 1, Regionaler Grünzug) beansprucht; die anlagenbedingte (dauerhafte) Inanspruchnahme beträgt insgesamt 1,66 ha (siehe Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 19.1.3, Blatt 2D). Um die Inanspruchnahme von Waldflächen zu minimieren, wurde der südlich der L 419 verlaufende Rad- / Gehweg gegenüber dem Vorentwurf näher an die L 419 gelegt. Südlich der L 419 sind auf den bauzeitlich genutzten Flächen sowie auf den Böschungen des Rad- / Gehweges Anpflanzungen von Gehölzstreifen / Strauchhecken geplant, so dass eine landschaftliche Eingliederung der ausgebauten L 419 erzielt wird. In kurzen Teilabschnitten sind aufgrund beengter Verhältnisse entlang des Rad- / Gehweges keine Gehölzpflanzungen möglich, so dass eine Begrünung der Lärmschutzwände mit Rank- / Kletterpflanzen vorgesehen ist.

An der Nordseite der L 419 sind aufgrund der von Bepflanzung freizuhaltenden Schutzstreifen verschiedener Leitungen in Teilabschnitten keine Gehölzpflanzungen zwischen L 419 und verlegter Bustrasse (Bau-km 2+110 - 2+310) möglich, so dass in diesen Bereichen die Eingliederung



der ausgebauten L 419 eingeschränkt ist (siehe Maßnahmenplan Ausbaustrecke, Unterlage 9.3, Blatt 2D).

Die Nutzbarkeit der Erholungswege im Bereich der Ronsdorfer Anlagen wird durch Anlage der Parkbrücke als Überführungsbauwerk sowie die Wiederherstellung eines durchgehenden Rad- / Gehweges an der Südseite der L 419 gewährleistet. Vom geplanten Rad- / Gehweg werden drei Wegeanschlüsse zu den bestehenden Wegen in den Ronsdorfer Anlagen berücksichtigt.

Landschaftsbildeinheit 5: Dörfliche Siedlung Erbschlö mit umgebenden Grünlandflächen, kleinen Waldbeständen und Erbschlöer Bachtal

Durch den Ausbau werden die umfangreichen Gehölzbestände entlang der L 419 und teilweise entlang der Straße Erbschlö beansprucht. Die großflächige Ausbildung des Knotens Erbschlöer Straße im Nordosten führt zu einer Überformung der offenen Landschaft (siehe Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 19.1.3, Blatt 2D und 3D).

Auf den Außenböschungen der Nordostrampe ist die Anlage von Gehölzpflanzungen aus Bäumen und Sträuchern geplant. Da entlang der L 419 in weiten Teilabschnitten aufgrund der zu schmalen Böschungen keine Gehölzpflanzungen möglich sind, werden auf den Arbeitsstreifen entlang der Grünlandflächen Gehölzstreifen gepflanzt, um eine Eingliederung der Ausbaustrecke im Bereich der Offenlandflächen und der dörflichen Siedlung Erbschlö zu erzielen (siehe Maßnahmenplan Ausbaustrecke, Unterlage 9.3, Blatt 2D und 3D).

Landschaftsbildeinheit 6: Gewerbegebiet Otto-Hahn-Straße und angr. Grünland- und Waldflächen

Durch den Ausbau werden anlage- und baubedingt Gehölzbestände entlang der L 419, der Gewerbeflächen sowie im Vorhaltekorridor beansprucht. Daneben werden Teile der Grünlandfläche mit einer Rampe



überbaut. Zwischen Gewerbegebiet Otto-Hahn-Straße und BAB 1 werden durch den Bau von Unterhaltungswegen mit Wendeanlagen anlage- und baubedingt unterschiedlich strukturierte Gehölzbestände (Eichenwald, Gehölzstreifen, Gebüsche, Straßenbegleitgrün) beansprucht (siehe Bestands- und Konfliktplan, Unterlage 19.1.3, Blatt 2D und 3D, 3aD und 3bD).

Im Bereich des Vorhaltekorridders und des Gewerbegebiets Otto-Hahn-Straße sowie der Arbeitsflächen zum Bau der Entwässerungsleitung sind keine Anpflanzungen oder sonstige Begrünungen vorgesehen, da diese mit Realisierung der L 419 2. BA wieder überplant werden. Dies gilt auch für den baubedingten Umbau des Knotenpunkts Otto-Hahn-Straße / L 419 (siehe Unterlage 9.3, Blatt 3aD und 3bD).

5.2.7 Kultur- und Sachgüter

Das Schutzgut umfasst unter dem Begriff "kulturelles Erbe" im Wesentlichen geschützte oder schützenswerte Kultur-, Bau- und Bodendenkmäler, aber auch historisch gewachsene Strukturen oder Landschaftsteile mit besonderen charakteristischen Merkmalen.

5.2.7.1 Bestand

Im Untersuchungsraum sind keine Bodendenkmäler ausgewiesen. Nördlich der L 419 im Bereich des ehemaligen Kasernengeländes (jetzt: Erich-Hoepner-Ring 5) befindet sich eine um die Jahrhundertwende im bergischen Stil errichtete, 2-geschossige Villa, die als Offizierskasino der 1936-38 erbauten Kaserne genutzt wurde und seit 2002 mit der sie umgebenden Parkanlage unter Denkmalschutz steht (Denkmalliste online der Stadt Wuppertal, Abfrage am 19.02.2013).

Die Ronsdorfer Anlagen sind als eine vom Verschönerungsverein Ronsdorf ab 1869 geschaffene Stadtgrünanlage mit Wald- und Parkflächen des 19. Jahrhunderts, auch wegen ihrer wechselvollen Geschichte, von



großem kulturhistorischen Wert und erlebbares Zeugnis bürgerschaftlichen Engagements. Sie bestehen aus einem ca. 11 ha großen Teil nördlich der L 419 und einem ca. 20 ha großen Teil südlich der L 419.

5.2.7.2 Umweltauswirkungen

Das als Baudenkmal ausgewiesene ehemalige Offizierskasino der GOH-Kaserne befindet sich nördlich eines in den letzten Jahren neu erbauten Gewerbegebäudes und ist von dem Ausbau der L 419 (1. BA) nicht betroffen.

Die Ronsdorfer Anlagen als kulturhistorisch bedeutsame Grünanlage werden durch den Ausbau der L 419 (1. BA) anlage- und baubedingt beansprucht. Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme nördlich der L 419 beträgt ca. 0,9 ha, dies sind lediglich rund 0,4 % der Gesamtfläche des Scharpenackens (ca. 236 ha). Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme der Ronsdorfer Anlagen südlich der L 419 beträgt ca. 1,35 ha, dies sind ca. 6,5 % der Gesamtfläche des Südteils der Ronsdorfer Anlagen.

5.2.8 Artenschutz

Bei Eingriffen in Natur und Landschaft ist sicherzustellen, dass der Erhalt der lokalen Population sowie die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten artenschutzrechtlich relevanter Arten im räumlichen Zusammenhang weiterhin gewährleistet werden kann (vgl. § 44 Abs. 5 BNatSchG). Berücksichtigung finden dabei die „besonders geschützten“ und „streng geschützten“ Arten einschließlich der FFH RL-Anhang IV-Arten und die europäischen Vogelarten im Wirkraum des Vorhabens.

Die „Art-für-Art-Betrachtung“ der planungsrelevanten Vogelarten wurde für alle Arten durchgeführt, von denen Brutvorkommen / Revierzentren innerhalb des Wirkraumes des Vorhabens festgestellt wurden und für die artenschutzrechtliche Konflikte möglich sind. Dies betrifft folgende Arten: Mäusebussard, Mehlschwalbe, Rauchschwalbe, Sperber, Star und



Waldkauz. Planungsrelevante Vogelarten, die im Untersuchungsgebiet lediglich als Nahrungsgäste oder Durchzügler auftreten, werden nicht artbezogen betrachtet, da für diese Arten keine Verbotstatbestände zu erwarten sind. Dies betrifft die planungsrelevanten Vogelarten Baumpieper, Bluthänfling, Feldlerche, Girlitz, Graureiher, Habicht, Kleinspecht, Rotmilan, Turmfalke, Waldohreule, Waldschnepfe, Wiesenpieper.

Alle übrigen im Jahr 2015 und 2018 bei der Brutvogelkartierung nachgewiesenen Vogelarten sind nicht planungsrelevant und befinden sich in Nordrhein-Westfalen derzeit in einem günstigen Erhaltungszustand, so dass Beeinträchtigungen auf Populationsebene auszuschließen sind. Individuelle Verluste während der Baustellenphase ("Tötungsverbot" nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG), Zerstörung von Nestern (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) sowie Störungen während der Fortpflanzungszeit (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) können vermieden werden, wenn die Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit, also im Zeitraum von Anfang Oktober bis Ende Februar durchgeführt wird.

Im Fachinformationssystem des LANUV sind weitere Brutvogelarten für den Messtischblattquadranten aufgeführt. Von diesen Arten wurden die folgenden im Rahmen der faunistischen Untersuchungen von 2015 innerhalb des Plangebiets nicht festgestellt: Flussregenpfeifer, Neuntöter, Uhu, Waldlaubsänger, und Wespenbussard. Es ist daher davon auszugehen, dass die genannten Arten im Wirkraum des Bauvorhabens aktuell nicht vorkommen. Es sind keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG zu erwarten. Die genannten Arten werden deshalb nicht vertiefend betrachtet.

Fledermäuse

Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt vier Fledermausarten nachgewiesen. Kleiner Abendsegler, Rauhaufledermaus und Wasserfleder-



maus wurden nur in einzelnen Rast- und Durchzugsvorkommen festgestellt, während die Zwergfledermaus entlang der L 419 stetig beiderseits der Straße, in angrenzenden Gehölzstrukturen und Offenlandbereichen, in Siedlungsbereichen, aber auch über der Straße fliegend angetroffen wurde. Fledermausarten, die lediglich als Nahrungsgäste oder Durchzügler auftreten, werden nicht artbezogen betrachtet. Eine vertiefte „Art-für-Art-Betrachtung“ erfolgt somit lediglich für die Zwergfledermaus.

Amphibien und Reptilien

Bei der Amphibienkartierung wurden weit verbreitete und häufige Amphibienarten festgestellt, die nicht zu den planungsrelevanten Arten gehören. Die gemäß dem Fachinformationssystem des LANUV für den Messtischblattquadranten gelisteten planungsrelevanten Amphibienarten Geburtshelferkröte und Kammmolch konnten im Untersuchungsraum weder bei den Kartierungen im Jahr 2008 noch 2015 nachgewiesen werden.

Im Rahmen der Untersuchungen 2015 wurden keine Reptilienarten festgestellt. Gemäß dem Fachinformationssystem des LANUV kommen auch keine planungsrelevanten Reptilien im Messtischblattquadranten vor.

5.2.9 Wechselwirkungen

Zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß dem UVPG gehören nicht nur die unmittelbaren Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, sondern auch mittelbare Auswirkungen, die sich aufgrund von Wechselbeziehungen zwischen den genannten Schutzgütern als Wechselwirkung ergeben können.

Die schutzgutbezogene Berücksichtigung von ökosystemaren Wechselwirkungen erfolgt aufbauend auf den planungsrelevanten Erfassungs- und Bewertungskriterien über die Funktionen der Schutzgüter.



Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die schutzgutbezogenen Erfassungskriterien im Sinne des Indikationsprinzips bereits Informationen über die funktionalen Beziehungen zu anderen Schutzgütern und Schutzgutfunktionen beinhalten. Somit werden über den schutzgutbezogenen Ansatz indirekt ökosystemare Wechselwirkungen erfasst.

5.2.10 Auswirkungen auf vorhandene Schutzgebiete

5.2.10.1 Landschaftsschutzgebiete

Durch den Ausbau der L 419 (1. BA) werden in Teilabschnitten Flächen, die unter Landschaftsschutz (§ 26 BNatSchG) stehen, beansprucht. Dabei handelt es sich v. a. um die südlich an die L 419 grenzenden Waldflächen der Ronsdorfer Anlagen und die sich nördlich der L 419 erstreckenden Waldflächen zwischen dem Sportplatz des TSV 05 Ronsdorf e. V. und der Standortverwaltung (Landschaftsschutzgebiet gemäß Landschaftsplan Wuppertal-Ost).

Nur sehr kleinflächig sind die landwirtschaftlich genutzten Flächen südlich der Lichtscheider Straße und südwestlich der Oberbergischen Straße betroffen (Landschaftsschutzgebiet gemäß Landschaftsplan Gelpe). Nordöstlich des Gewerbegebietes Otto-Hahn-Straße werden für die Anlage der Entwässerungsleitung zur BAB 1 kleinflächig Wald- und Gehölzflächen, die als Landschaftsschutzgebiet (Verordnung) ausgewiesen sind, anlagebedingt beansprucht.

Mit der Auswahl der geplanten Schutz-, Vermeidungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können die Beeinträchtigungen von Natur- und Landschaft in erforderlichem Umfang kompensiert werden, so dass keine erheblichen Beeinträchtigungen innerhalb der Landschaftsschutzgebiete verbleiben.



5.2.10.2 Weitere Schutzgebiete

Die Ausbaustrecke liegt am nördlichen Rand des Naturparkes Bergisches Land (§ 27 BNatSchG Naturparke), der sich vom Wuppertaler Süden über Bergisch-Gladbach und Gummersbach bis zum Tal der Sieg erstreckt. Die Maßnahmen an der verhältnismäßig kurzen Ausbaustrecke der L 419 (1. BA) führen zu keinen Beeinträchtigungen des insgesamt ca. 2.000 km² großen Naturparkes.

Auswirkungen auf das Naturschutzgebiet "Fließgewässersystem Gelpen- und Saalbachtal", gleichzeitig Teil des insgesamt 155 ha großen Natura 2000-Gebietes "FFH-Gebiet Gelpen und Saalbach" (DE-4709-303), das sich an der nächsten Stelle in einer Entfernung von rund 500 m westlich der L 419 im Südwesten des Untersuchungsraumes befindet, werden ebenfalls ausgeschlossen. Dasselbe gilt für den Erbschlöer Bach, der nördlich der Straße Erbschlö (ca. 200 - 250 m von der L 419 entfernt) verläuft und zusammen mit bachbegleitendem Erlenwald sowie Nass- und Feuchtweiden als geschütztes Biotop nach § 42 LNatSchG NRW / § 30 BNatSchG ausgewiesen ist. Der Bachlauf und die Begleitstrukturen sind von den Ausbaumaßnahmen nicht betroffen und der Erbschlöer Bach wird auch nicht als Vorfluter für die anfallenden Straßenwässer herangezogen, sodass durch den Ausbau der L 419 (1. BA) keine Beeinträchtigungen der geschützten Biotope verursacht werden.

Weitere Schutzgebiete oder gesetzlich geschützte Biotope (§§ 23 - 30 BNatSchG) kommen im Umfeld der Ausbaustrecke nicht vor und sind daher nicht betroffen.

5.3 Bewertung der Umweltauswirkungen

Die in § 12 UVPG a. F. vorgeschriebene Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG a. F. genannten Schutzgüter dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren.



ren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit nicht umweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Nr. 0.6.1.1 UVPVwV). Mangels Konkretisierung der gesetzlichen Umweltanforderungen für Straßenbauvorhaben auf Grundlage des § 70 UVPg, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten.

Die vorstehend unter Abschnitt B Nr. 5.2 beschriebenen Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen umweltbezogenen Schutzgüter stehen nach den Tatbestandsvoraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze einer Zulassung des Vorhabens nicht im Wege.

Die angewandte Methode ist sachgerecht und entspricht der üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere in die Abwägung, ein.

Im Einzelnen wird auf die Ausführungen des Erläuterungsberichts und des landschaftspflegerischen Begleitplans (Planunterlage 1D und 19.1.1D) verwiesen.

5.3.1 Mensch/menschliche Gesundheit

Die negativen baubedingten Auswirkungen des Vorhabens auf den Menschen sind zunächst Lärm-, Staub- und Abgasimmissionen sowie Erschütterungen. Diese Beeinträchtigungen der Wohnsituation und des Wohnumfeldes werden so gering wie möglich gehalten. Als betriebsbedingte Auswirkung auf den Menschen ist in Folge der Baumaßnahme im



planfestgestellten Bereich zunächst eine Erhöhung der Luftschadstoff- und Lärmbelastungen zu verzeichnen.

Unzumutbare Lärmbelastungen oder Gesundheitsgefährdungen gehen von der Ausbaustrecke jedoch nicht aus. Die zum Schutz der menschlichen Gesundheit erlassenen Grenzwerte des BImSchG bzw. seiner Ausführungsverordnungen werden beachtet. Als aktive Lärmschutzmaßnahmen sind die unter Abschnitt A Nr. 5.3.2 genannten Maßnahmen vorgesehen. Dort, wo es mangels oder trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen an der Straße noch zu Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV kommt, wird dem Vorhabenträger aufgegeben, das Bauschalldämmmaß der betroffenen Gebäude zu überprüfen und die Kosten für notwendige passive Schutzmaßnahmen (vgl. Abschnitt A Nr. 5.3.3) zu übernehmen.

Für trotz aktiven und/oder passiven Lärmschutzes eintretende Beeinträchtigungen hat der Vorhabenträger eine Entschädigung zu leisten. Gleichfalls hat er eine Entschädigung zu leisten, soweit ein Außenwohnbereich bei einer Überschreitung der Tagesgrenzwerte beeinträchtigt wird. Mit diesem Gesamtkonzept wird den berechtigten Ansprüchen der Anwohner der L 419 in rechtskonformer Weise Genüge getan (vgl. auch Abschnitt B Nr. 6.2.1.2 dieses Beschlusses mit allen Unterkapiteln).

Durch den vierstreifigen Ausbau der L 419 verbunden mit den teilplanfreien Knotenpunkten wird eine leistungsfähige Verkehrsanlage geschaffen, die die Anzahl der Brems- und Beschleunigungsvorgänge reduziert, das Staurisiko minimiert und damit die Lärm- und Abgasimmissionen deutlich senkt. Durch die Entlastung im nachgeordneten Netz verringert sich die Belastung mit Schadstoffen und Lärm in den anliegenden Ortsteilen. Infolge des Straßenausbaus ergibt sich bei Grenzwertüberschreitungen ein Anspruch auf Lärmschutz. Infolge der Absenkung der L 419 und durch die Anordnung von Lärmschutzwänden wird eine spürbare



Verbesserung zugunsten der Anwohner im Bereich Ronsdorf erreicht werden.

5.3.2 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Bei der Eingriffsbewertung und Kompensationsermittlung werden die im "Einführungserlass zum Landschaftsgesetz für Eingriffe durch Straßenbauvorhaben (ELES) in der Baulast des Bundes oder des Landes NRW" vom 06.03.2009 entwickelten Methoden einschl. der zugehörigen Arbeitshilfen (Oktober 2012) berücksichtigt.

Indirekte Projektwirkungen (bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffeintrag etc.) werden im Regelfall über eine Belastungszone berücksichtigt und stellen ebenfalls eine erhebliche Beeinträchtigung dar. Darunter sind folgende Projektwirkungen zu fassen:

- vorübergehende Beeinträchtigung des Naturhaushaltes während der Bauphase,
- betriebsbedingter Schadstoffeintrag über den Luft- und Wasserpfad,
- Beeinträchtigung von Insel- und Restflächen, die noch über eine ausreichende Restgröße verfügen und nicht gänzlich als Verlust gelten,
- Waldanschnitt,
- allgemeine Störung der Fauna durch visuelle und akustische Störreize,
- allgemeine Zerschneidungs-, Barrierewirkungen, Kollisionsrisiko,
- Gelände- / kleinklimatische Veränderungen.

Nach ELES wird bei Neubauvorhaben bzw. Ausbauvorhaben von ein- auf zweibahnig, eine durchgängige Belastungszone von jeweils 50 m beidseitig ausgehend vom Fahrbahnrand abgegrenzt, wenn besondere Ausprägungen des Naturhaushaltes (Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung) im 50 m-Band vorkommen oder außerhalb erheblich betroffen sind. Die betroffenen Flächen der Biotoptypen gehen mit



einem Beeinträchtigungsfaktor von 25 % in die Bilanzierung ein. Zur Vermeidung von Doppelbewertungen werden Flächen, die als anlage- und baubedingter Verlust bilanziert wurden, von der Belastungszone ausgenommen. Sofern in einem Untersuchungsraum nachweislich keine besonderen Funktionsausprägungen des Naturhaushaltes vorhanden sind, kann in Abstimmung mit den Landschaftsbehörden die Belastungszone auf 25 m zurückgenommen werden.

In Bezug auf die Ausbaustrecke der L 419 (1. BA) bedeutet das:

- vom Planfeststellungsanfang bis Staubenthaler Straße besteht bereits ein vierstreifiger Querschnitt, so dass keine Belastungszone zur Anwendung kommt;
- in den übrigen Ausbauabschnitten sowie im Bereich der Anschlussstellen (Neubau) wird eine Belastungszone abgegrenzt;
- im Gewerbegebiet Engineering Park, Sondergebiet Landeseinrichtungen und Gewerbegebiet Otto- Hahn-Straße wird die Belastungszone auf 25 m festgesetzt, sodass Abstandsgrün und Rest-Vegetationsflächen berücksichtigt werden;
- im Bereich der Waldflächen am Rand des Gewerbegebietes Engineering Park außerhalb des Bebauungsplangebietes westlich der AS Staubenthaler Straße werden 50 m abgegrenzt;
- in Abschnitten mit LS-Wänden erfolgt eine Reduzierung der Belastungszone von 50 m auf 25 m;
- in den Ronsdorfer Anlagen (Waldflächen mit altem Laubholzbeständen und Biotopverbundfläche sind Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung - WuFbesB) wird außerhalb der LS- Wände eine 50 m-Belastungszone abgegrenzt, um die Beeinträchtigungen durch Waldanschnitt sowie allgemeine Zerschneidungswirkungen und Kollisionsrisiko angemessen zu berücksichtigen;



- im Bereich der Grünlandflächen Erbschlö wird eine Belastungszone von 50 m abgegrenzt, da WuFbesB im 50 m-Band vorkommen oder innerhalb des Untersuchungsraumes erheblich betroffen sind.

Das Kompensationskonzept besteht aus Ausgleichsmaßnahmen (A1 bis A7), artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen (AASB1 bis AASB2) und Gestaltungsmaßnahmen mit Ausgleichsfunktion (G1 bis G3) entlang der Ausbaustrecke sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (A10 bis A11, E2 bis E13) abseits der L 419 ausschließlich im Wuppertaler Stadtgebiet. Bei den Ausgleichsmaßnahmen entlang der Ausbaustrecke handelt es sich um die Anpflanzung von Gehölzen, Wiederherstellung von Wald, Entwicklung von Säumen etc., v. a. im Bereich von Arbeitsflächen / Baufeld, teilweise auf entsiegelten und rekultivierten Flächen. Die übrigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bestehen im Wesentlichen aus den Maßnahmentypen:

- Erstaufforstung – Neubegründung von standortgerechtem Laubwald (rund 0,3 ha),
- Aufwertung von Waldbeständen – Umbau standortfremder Bestände in naturnahen Laubwald (ca. 13,2 ha),
- Entwicklung von Extensivgrünland (ca. 9,8 ha).

Als Grundlage für die Ermittlung des erforderlichen Mindestumfangs der Kompensation für die Lebensraumfunktion werden der Biotopwert der Kompensationsmaßnahme nach 30 Jahren (Prognosewerte entsprechend LANUV-Modell) sowie die Rechenvorschrift gemäß ELES herangezogen. Insgesamt werden auf einer Fläche von 33 ha Kompensationsmaßnahmen durchgeführt. Die abseits der Ausbaustrecke geplanten Kompensationsmaßnahmen liegen zum größten Teil innerhalb von Biotopverbundflächen und tragen zu einer Aufwertung der Gebiete bei (z. B. Grünlandextensivierung im Marscheider Bachtal und Bachoffenlegung Lursiepen).



Mit der Auswahl der geplanten Schutz-, Vermeidungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können die Beeinträchtigungen von Natur- und Landschaft in erforderlichem Umfang kompensiert werden, so dass keine erheblichen Beeinträchtigungen innerhalb der Landschaftsschutzgebiete verbleiben.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt sind mit den gesetzlichen Umweltanforderungen, die sich insbesondere aus den Vorschriften des Natur- und Landschaftsschutzes und des Artenschutzes ergeben (vgl. Abschnitt B, Nrn. 6.2.2 und 6.2.4 des Beschlusses) vereinbar.

5.3.3 Boden

Unter den versiegelten Fahrbahnen kommt es zu einem dauerhaften Verlust aller Bodenfunktionen und damit zu erheblichen Beeinträchtigungen für das Schutzgut Boden. Im Bereich der Damm- und Einschnittsböschungen und aller weiteren Straßennebenflächen wird das natürliche Bodengefüge zerstört und es findet ein weitgehender Verlust der natürlichen Bodenfunktionen statt. Die Überformung von Böden mit weitgehend natürlichem Bodenaufbau (im Ausbaubereich vorhandene Grünland- und Waldflächen) ist ebenfalls als erhebliche Beeinträchtigung einzustufen.

Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung (schutzwürdige Böden) sind durch den Ausbau der L 419 (1. BA) nicht betroffen. Die erheblichen anlagenbedingten Beeinträchtigungen durch Neuversiegelung und Überformung betreffen Wert- und Funktionselemente allgemeiner Bedeutung und sind über die Lebensraumfunktion abgedeckt. Mögliche baubedingte Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen werden durch die o. a. Vermeidungsmaßnahmen verhindert. Die betriebsbedingten Beeinträchtigungen im Umfeld der Straße (Eintrag von Schadstoffen in den Boden) werden über die Abgrenzung der Belastungszone bei der Lebensraumfunktion berücksichtigt. Die Verluste und Funktionsverluste des



Bodens betreffen ausschließlich Böden, die Wert- und Funktionselemente allgemeiner Bedeutung darstellen. Die Kompensation für diese Eingriffe ist bereits durch den Kompensationsumfang für die Eingriffe in die Lebensraumfunktion abgedeckt.

5.3.4 Wasser

Eingriffe in das Grundwasser entstehen durch die anlagebedingte Neuversiegelung, die das anfallende Oberflächenwasser der Grundwasserregeneration entzieht. Die Neuversiegelung von ca. 5,8 ha führt zu einer Verminderung der direkten Versickerung von Niederschlagswasser und entsprechend zu einer Erhöhung der abzuführenden Wassermenge. Entlang der Ausbaustrecke können 2,25 ha versiegelte Flächen zurückgebaut und begrünt werden, so dass die tatsächliche Neuversiegelung 3,5 ha beträgt.

Aufgrund der Entwässerungsplanung ist davon auszugehen, dass nur ein geringer Teil des Niederschlagswassers nicht mehr der Grundwasserneubildung zur Verfügung steht. Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung in Hinblick auf das Schutzgut Wasser sind durch den Ausbau der L 419 (1. BA) nicht betroffen. Die erhebliche anlagenbedingte Beeinträchtigung durch Neuversiegelung betrifft Wert- und Funktionselemente allgemeiner Bedeutung.

Die Verluste und Funktionsverluste für den Landschaftsfaktor Grundwasser betreffen ausschließlich wasserhaushaltliche Funktionen, die als Wert- und Funktionselemente allgemeiner Bedeutung bewertet sind. Die Kompensation für diese Eingriffe ist bereits durch den Kompensationsumfang für die Eingriffe in die Lebensraumfunktion abgedeckt. Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung sind nicht betroffen.

Die Gewässer Erbschlöer Bach, Gelpe, Schmalenhofer Bach und Leyerbach werden anlage- oder baubedingt nicht in Anspruch genommen, so-



dass eine Betroffenheit von Oberflächengewässern im Bereich der Ausbauplanung ausgeschlossen ist. Die Ausbauplanung steht zudem nicht im Konflikt mit Maßnahmen der Bewirtschaftungsziele.

Auf Basis des Entwässerungskonzeptes der Ausbauplanung erfolgen eine vollständige Behandlung des Straßenoberflächenwassers und eine möglichst große ortsnahe Versickerung. Diese Bedingungen stellen eine Verbesserung der Entwässerungssituation bezogen auf den Ist-Zustand dar. Somit ist das Verbesserungsgebot erfüllt.

Die Überprüfung der Maßnahme in Hinblick auf Vereinbarkeit der Planung mit den Anforderungen der WRRL kommt zu dem Schluss, dass alle Kriterien der WRRL eingehalten werden und der Zustand der betroffenen Gewässer nicht verschlechtert wird. Da in der örtlichen Ausdehnung des Ausbaubereichs der L 419 keine Oberflächengewässer vorhanden sind, kann die Planung keinen zukünftigen Verbesserungen durch Renaturierung von Gewässerläufen oder Ähnlichem im Wege stehen.

5.3.5 Luft / Klima

Die anlagebedingte Neuversiegelung führt zu einer Vergrößerung der Flächen mit Aufheizungseffekten entlang der Ausbaustrecke und damit zu erheblichen Beeinträchtigungen für das Schutzgut Luft / Klima. Dies betrifft Beeinträchtigungen von Wert- und Funktionselementen allgemeiner Bedeutung. Entlang der Ausbaustrecke können 2,25 ha vorhandene versiegelte Flächen zurückgebaut und begrünt werden, so dass die Zunahme versiegelter Flächen und damit die Vergrößerung der Flächen mit Aufheizungseffekten sich auf 3,5 ha beschränkt. Die Versiegelung führt jedoch in Teilbereichen zu einem dauerhaften Verlust von klimarelevanten Vegetationsstrukturen (Waldflächen Ronsdorfer Anlagen, Landwirtschaftsflächen Erbschlö) als Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung und stellt eine erhebliche Beeinträchtigung dar.



Die anlagebedingte Inanspruchnahme betrifft darüber hinaus Flächen, die der Luftregeneration in besonderem Maße dienen. Im Bereich der Ronsdorfer Anlagen werden Waldflächen durch den vierstreifigen Ausbau, Anlage Rad- / Gehweg und Parkbrücke sowie die Verlegung der Bustrasse dauerhaft beansprucht und versiegelt (insg. 0,5 ha). Im Bereich Erbschlö werden Grünlandflächen nördlich der L 419 durch die Anlage des Knotens Erschlö und des Rad- / Gehweges versiegelt (insg. 0,4 ha). Die Flächenverluste dieser Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung sind gemäß ELES im Verhältnis 1:1 zu kompensieren, wobei der Grundsatz der Multifunktionalität gilt.

Möglichkeiten zur Vermeidung und Minderung der Beeinträchtigungen des Schutzgutes Luft / Klima bestehen in einem möglichst weitreichenden Rückbau mit Rekultivierung / Begrünung nicht mehr benötigter Fahrbahnflächen und sonstiger angrenzender versiegelter Flächen (ca. 2,25 ha) sowie einer zügigen und umfangreichen Bepflanzung der neu entstehenden Böschungs- und sonstigen Straßennebenflächen mit Gehölzen.

Zur Kompensation werden Maßnahmen herangezogen, die in besonderem Maße zur Schaffung klimaverbessernder Vegetationsstrukturen beitragen und eine verbesserte Einfügung in das Landschaftsbild gewährleisten. Dabei handelt es sich um die Anlage von Baumreihen, Gehölzstreifen und Strauchhecken mit Säumen sowie Straßenbegleitgrün mit Gehölzen (vgl. Abschnitt B Nr.6.2.2).

5.3.6 Natur und Landschaft (Landschaftsbild)

Durch Gestaltungsmaßnahmen entlang der Ausbaustrecke, die Anlage von straßenbegleitenden Gehölzen und Baumgruppen sowie die Begrünung der Lärmschutzwände mit Rank- und Kletterpflanzen wird zu einer Eingliederung der ausgebauten L 419 einschließlich der Anschlussstellen und Lärmschutzwände beigetragen. Daneben sind außerhalb der Straßenböschungen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen wie die



Anpflanzung von Gehölzen (Gehölzstreifen, Strauchhecken, Baumreihen und -gruppen), Wiederherstellung von Wald etc. vorgesehen, die eine landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes entlang der Ausbaustrecke gewährleisten (vgl. Abschnitt B Nr. 6.2.2).

Im Rahmen des multifunktionalen Kompensationskonzepts werden standortfremde Waldbestände zu naturnahem Laubwald umgebaut und intensiv bewirtschaftetes Grünland in extensive Wiesen oder Weiden umgewandelt. Mit diesen Maßnahmen auf dem Stadtgebiet von Wuppertal, u. a. im Marscheider Bachtal und an der Ronsdorfer Talsperre, wird die Eignung der Landschaftsräume zum Zwecke der naturgebundenen Erholungsnutzung aufgewertet.

Die mit dem Ausbau der L 419 verbundenen anlagebedingten Eingriffe in Natur und Landschaft stellen gemäß ELES eine erhebliche Beeinträchtigung dar, die durch entsprechende landschaftspflegerische Maßnahmen zu kompensieren sind.

Zur Bemessung der Kompensation kommt der Regelfall zur Anwendung, in dem anlagebedingte Verluste der Lebensraumfunktion für die jeweiligen Biotoptypen durch Multiplikation der Gesamtfläche des Straßenkörpers einschließlich der Nebenanlagen mit dem jeweiligen Biotopwert nach LANUV ermittelt werden.

Die baubedingte Flächeninanspruchnahme entlang der L 419 führt ebenfalls zu erheblichen Beeinträchtigungen, die kompensatorisch zu berücksichtigen sind. Nach Abschluss der Bauphase können die ursprünglichen Biotopstrukturen im Bereich der Arbeitsstreifen nur teilweise wiederhergestellt werden. Bei der Inanspruchnahme ausgleichbarer Biotopstrukturen (innerhalb von 30 Jahren wiederherstellbar) ergibt sich kein zusätzlicher Kompensationsbedarf. Baubedingte Verluste von Biotoptypen, deren Wiederherstellung einen Zeitraum von über 30 Jahren erfordert (im vorliegenden Fall sind dies der überwiegende Teil der Wald- und Gehölz-



Biotoptypen mit geringem bis mittlerem und starkem bis sehr starkem Baumholz), werden wie anlagebedingter Verlust behandelt. Die Ableitung des Mindestkompensationsumfangs erfolgt gemäß ELES.

Die Erhöhung der Trenn- und Zerschneidungseffekte durch den 4-streifigen Ausbau (RQ28) mit beidseitigen Verflechtungsstreifen betrifft den Abschnitt östlich des Knotens Staubenthaler Straße bis zum Planfeststellungsende (Bau-km 1+800 - 3+430). Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes aufgrund der Überformung der Landschaft durch die großflächige Ausbildung der Knoten Staubenthaler Straße und Erbschlöer Straße ergeben sich insbesondere im Bereich der Nordost-Rampen; die sog. Holländer Rampen im Süden der Knoten greifen weniger in das Gelände und damit in das Landschaftsbild ein.

Zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind im Bereich von angrenzender Wohnbebauung entlang der L 419, der Rampen und der Staubenthaler Straße / Erbschlöer Straße bis zu 7 m hohe Lärmschutzwände vorgesehen, die zu einer Beeinträchtigung des Landschafts- und Ortsbildes führen können. Hierzu sind entsprechende Maßnahmen geplant, durch die eine verbesserte Einbindung in das Landschaftsbild erreicht werden soll. Im Bereich des Südteils der Ronsdorfer Anlagen werden die Lärmschutzwände auf einer Länge von 300 m unterbrochen.

Insgesamt bedingen die durch den Ausbau der L 419 (1. BA) verursachten baulichen Veränderungen unter Berücksichtigung der landschaftspflegerischen Maßnahmen für einen Betrachtungszeitpunkt in 25 bis 30 Jahren nach Herstellung keine signifikanten negativen landschaftsästhetischen Veränderungen.



5.3.7 Kultur- und Sachgüter

Durch die Nebenbestimmungen im Abschnitt A Nr. 4 dieses Beschlusses ist sichergestellt, dass die Belange des Bodendenkmalschutzes in angemessener Weise berücksichtigt werden.

Werden Bodendenkmäler in Form von kultur- und erdgeschichtlichen Bodenfunden (etwa Tonscherben, Metallfunde, Bodenverfärbungen, Knochen, Fossilien u. ä.) entdeckt (so genannte Zufallsfunde), wird die Entdeckung der örtlich zuständigen Gemeinde und dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege unverzüglich angezeigt.

Vor diesem Hintergrund ist das Ausbauvorhaben mit den gesetzlichen Anforderungen, die sich aus dem Denkmalschutzgesetz (DSchG NRW) ergeben, vereinbar.

5.3.8 Artenschutz

Bei der Umsetzung des Bauvorhabens sind artenschutzrechtlich relevante Auswirkungen zu erwarten. Daher wurde in einem artenschutzrechtlichen Beitrag geprüft, inwieweit artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten (Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie, Europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie), erfüllt sind.

Im Artenschutzrechtlichen Beitrag wird jede, der in Kap. 5.9.1 (Unterlage 19.2.2D) aufgeführten, vertieft zu untersuchenden Art hinsichtlich ihrer Lebensraumansprüche, ihrer Empfindlichkeit gegenüber Straßenbauvorhaben, ihrer Bestandssituation in Nordrhein-Westfalen sowie ihres Vorkommens im Untersuchungsraum beschrieben. Danach werden die bau-, anlagen- und betriebsbedingten Wirkfaktoren des Bauvorhabens dargestellt, die Beeinträchtigungen und Störungen von artenschutzrechtlich relevanten Arten verursachen können.



Die Prüfung der Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG findet in den artbezogenen Formblättern (sog. Art-für-Art-Protokolle, siehe Anhang des Artenschutzrechtlichen Beitrages) unter Einbeziehung von Vermeidungsmaßnahmen und des Risikomanagements statt.

Ein vorhabenbedingtes Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG wird durch entsprechende Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen umgangen. Ein Ausnahmeverfahren nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist somit nicht erforderlich.

Diesbezüglich wird auf die Nebenbestimmungen im Abschnitt A Nr. 5.4 hingewiesen.

5.4 Zusammenfassung

Es ist somit im Ergebnis festzustellen, dass von dem Vorhaben zwar nachteilige Wirkungen auf die Schutzgüter des UVPG ausgehen. Diese Auswirkungen stellen aber – unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzvorkehrungen, Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen – bei keinem Schutzgut eine mit den jeweiligen gesetzlichen Schutzanforderungen unvereinbare Beeinträchtigung dar. Durch die Maßnahmen werden die Beeinträchtigungen auf ein vertretbares Maß begrenzt.

Die Berücksichtigung der zwingenden Ge- und Verbote sowie die Abwägung der Umweltbelange mit dem Vorhabeninteresse und allen anderen betroffenen Belangen gemäß § 38 StrWG NRW erfolgt insbesondere unter Abschnitt B Nr. 6.2 f. dieses Beschlusses.

5.5 Einwendungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Einwenderseits wurde gerügt, dass Schutzgüter, insb. das Schutzgut Mensch sowie das Schutzgut Klima und Luft, nicht objektiv betrachtet worden seien. Vor diesem Hintergrund wird einwenderseits eine höhere Gewichtung dieser gefordert.



Der Vorhabenträger äußert hierzu, dass alle relevanten Schutzgüter im Rahmen der UVP betrachtet worden seien. Zudem scheidet eine Rangfolge oder Gewichtung der Schutzgüter aus (BVerwG 21.3.96 – 44 C 19/94).

Die Planfeststellungsbehörde stimmt den Aussagen des Vorhabenträgers zu. Es liegt eine ordnungsgemäß durchgeführte UVP vor. Im Rahmen der Durchführung einer UVP ist eine Gewichtung in Form einer additiven Bewertung der einzelnen Schutzgüter nicht vorgesehen. Der Sinn einer UVP besteht vielmehr in erster Linie in der Aufbereitung sämtlicher Umweltauswirkungen, die das Vorhaben voraussichtlich auslösen wird, als Vorbereitung des eigentlichen Abwägungsprozesses. Eine selbstständige Entscheidung oder Aussage, dass das Vorhaben mit einem einzelnen, besonders wichtigen und hervorgehobenen Schutzgut nicht kompatibel ist oder ähnliches, ist hier nicht vorgesehen und darüber hinaus auch nicht zielführend.

Demzufolge werden diesbezügliche Einwendungen zurückgewiesen.

6 Materieell-rechtliche Bewertung

6.1 Planrechtfertigung

Für den vierstreifigen Ausbau der L 419 (Parkstraße) in Wuppertal von Lichtscheid bis Erbschlö (1. Bauabschnitt) ist die Planrechtfertigung gegeben.

Nach dem Grundsatz der Planrechtfertigung trägt eine hoheitliche Fachplanung ihre Rechtfertigung nicht in sich selbst, sondern muss gemessen an den Zielen des jeweiligen Fachplanungsrechts erforderlich sein und angesichts der enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung (§ 42 StrWG NRW) den verfassungsrechtlichen Vorgaben an den Schutz des Grundeigentums (Art. 14 Abs. 3 GG) genügen.



Eine straßenrechtliche Planung ist gerechtfertigt, wenn für das mit der Planung beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziele (vgl. § 3 Abs. 2 StrWG NRW) ein Bedürfnis besteht, und die Maßnahme unter diesem Blickwinkel objektiv als erforderlich anzusehen ist. Dies ist nicht erst bei Unausweislichkeit des Vorhabens der Fall, sondern schon dann, wenn es gemessen an den fachplanerischen Zielen objektiv und vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 17.12.2009, 7 A 7.09; BVerwG. Urteil vom 09.02.2017, Elbvertiefung, 7 A 2.15).

Dies ist vorliegend der Fall. Zum einen wurde die entsprechende verkehrliche Notwendigkeit zum Ausbau der L 419 verbindlich gesetzlich festgestellt. Zum anderen genügt das Vorhaben auch ansonsten den Anforderungen an die Planrechtfertigung und ist damit objektiv als erforderlich und geboten zu werten.

Mit der Aufnahme einer Straßenbaumaßnahme in den Landesstraßenbedarfsplan Nordrhein-Westfalen entspricht die Maßnahme den Zielsetzungen des § 3 Abs. 2 StrWG NRW und damit auch dem Ansatz, ein zusammenhängendes Verkehrsnetz untereinander und zusammen mit den Bundesfernstraßen herzustellen. Der Bedarfsplan hat als Anlage zu § 1 Abs. 1 S. 1 Landesstraßenausbaugesetz (LStrAusbauG NRW) Gesetzeskraft. Die Feststellung des Bedarfs ist nach § 1 Abs. 1 S. 2 LStrAusbauG NRW für die Planfeststellungsbehörde verbindlich.

6.1.1 Landesstraßenbedarfsplan

Mit Wirkung vom 12.12.2006 wurde durch den Landtag NRW das Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes mit dem fortgeschriebenen Landesstraßenbedarfsplan beschlossen. Der aktuelle Landesstraßenbedarfsplan, der am 23.02.2007 in Kraft getreten ist, basiert auf der integrierten Gesamtverkehrsplanung Nordrhein-Westfalen (IGVP NRW)



und unterteilt die Vorhaben in die Dringlichkeitsstufen 1 und 2. Der Ausbau der L 419 in Wuppertal/Ronsdorf mit Anschluss an die BAB 1 ist im Landesstraßenbedarfsplan Nordrhein-Westfalen (Anlage zum Landesstraßenausbaugesetz in der Fassung vom 12.12.2006 - GV.NRW.6/2007) als Maßnahme der Stufe 1 enthalten. Dieser wurde auf der Grundlage des Landesstraßenausbauplans 2007 bis 2011 (in der Fassung vom 12.06.2008) aufgestellt, in den die Straßenbaumaßnahme ebenfalls aufgenommen wurde.

Mit der Aufnahme einer Straßenbaumaßnahme in den Landesstraßenbedarfsplan Nordrhein-Westfalen entspricht die Maßnahme den Zielsetzungen des § 3 Abs. 2 StrWG NRW und damit auch dem Ansatz, ein zusammenhängendes Verkehrsnetz untereinander und zusammen mit den Bundesfernstraßen herzustellen. Der Bedarfsplan hat als Anlage zu § 1 Abs. 1 S. 1 Landesstraßenausbaugesetz (LStrAusbauG NRW) Gesetzeskraft. Die Feststellung des Bedarfs ist nach § 1 Abs. 1 S. 2 LStrAusbauG NRW für die Planfeststellungsbehörde verbindlich.

Schon damit wird das gegen das Vorhaben vorgebrachte Argument, für eine Planfeststellung fehle es am Ausbaubedarf, ausgeschlossen, so dass die Planrechtfertigung ohne Erfolg angezweifelt wird.

In den Einwendungen wird dazu ausgeführt, die Verkehrssituation werde sich künftig erheblich und so verändern, dass es des Ausbaus nicht mehr bedürfe. Dieses Argument stellt die gesetzliche Bedarfsfeststellung und damit die nach gesetzgeberischer Wertung feststehende Planrechtfertigung indes nicht in Frage.

Dem Gesetzgeber steht bei dem Bedarfsplan ein weiterer Gestaltungs- und Prognosespielraum zu (VG Aachen, Urteil vom 13.12.2006 - 6 K 20/05, mit Verweis auf BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 - 4 A 1073.04). Die gesetzgeberische Entscheidung ist insoweit nur an den Vorgaben des Verfassungsrechts zu messen (BVerwG, Urteil vom 08.06.1995 - 4 C 4.94;



BVerwG, Urteil vom 22.01.2004 - 4 A 32.02). Verfassungswidrig kann das Bedarfsgesetz nur dann sein, wenn der Gesetzgeber sein gesetzgeberisches Ermessen überschritten hätte, was nach ständiger Rechtsprechung nur dann der Fall wäre, wenn die Bedarfsfeststellung evident unsachlich wäre, weil es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan im Hinblick auf die bestehende oder künftig erwartete Verkehrsbelastung an jeglicher Notwendigkeit fehlen würde oder wenn sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt hätten, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte (vgl. u.a. BVerwG, Urteile vom 22.01.2004 - 9 A 32.02, vom 30.01.2008 - 9 A 27/06 und vom 06.11.2013 - 9 A 14/12).

Für eine solche evidente Unsachlichkeit der Bedarfsfeststellung gibt es vorliegend keine Anhaltspunkte, zumal es für den Verfassungsverstoß nicht ausreichen würde, wenn die Annahmen und Feststellungen, die der Gesetzgeber zugrunde gelegt hat, überholt wären. Veraltete Annahmen zur Verkehrsentwicklung sind jedenfalls nicht geeignet, automatisch auch die Bedarfsfeststellung in Frage zu stellen. Zweifel daran, ob die gesetzliche Regelung weiterhin Geltung beansprucht bzw. ob sich die Verhältnisse in der Zwischenzeit so grundlegend gewandelt haben, dass sich die ursprüngliche Bedarfsentscheidung nicht mehr rechtfertigen ließe, wären nach der vorgenannten Rechtsprechung des BVerwG erst dann angebracht, wenn die nachträglichen Veränderungen der Planungsgrundlage so gravierend wären, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte. Dafür ist insbesondere vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung (vom 27.05.2019) nichts ersichtlich. Auf die Ausführungen zur verkehrlichen Bedeutung (nachstehend Nr. 6.1.2) wird dazu Bezug genommen. Das gesetzgeberische Ermessen wäre selbst dann nicht überschritten, wenn das in dieser Untersuchung für die L 419,



den Prognose-Nullfall und das Jahr 2030 prognostizierte Verkehrsaufkommen deutlich zu hoch angesetzt worden wäre und auch sonst würde bereits ein deutlich geringeres Verkehrsaufkommen eine Planrechtfertigung begründen können.

Die Gesamtmaßnahme – vierstreifiger Ausbau der L 419 in Wuppertal-Ronsdorf mit Anschluss an die BAB 1 – soll in zwei Bauabschnitten realisiert werden. Der erste Bauabschnitt enthält den hier planfestgestellten Ausbau zwischen Lichtscheid und Erbschlö. Der zweite Bauabschnitt beinhaltet den Ausbau zwischen Erbschlö und der zu schaffenden Anschlussstelle der BAB 1. Mit der Planfeststellung des 2. BA soll die L 419 zu einer Bundesstraße aufgestuft werden.

Hierzu besteht eine Vereinbarung zwischen dem Bundes- und Landesverkehrsministerium aus dem Jahr 2011 über die Abstufung nicht mehr fernverkehrsrelevanter Bundesstraßen, in der auch die Aufstufung von Landesstraßen zu Bundesstraßen beschrieben ist. Darin wird die Aufstufung des gesamten Streckenzuges der L 418 sowie L 419 von der AS Sonnborner Kreuz (A 46) bis Wuppertal-Marscheid, aufgrund der festgestellten Fernverkehrsbedeutung für diesen Streckenzug, festgelegt.

Angesichts der erst 2019 erarbeiteten Verkehrsprognose für das Jahr 2030 und ihrer Ergebnisse ist nicht mit einem Wegfall der gesetzlichen Bedarfsfeststellung zu rechnen. Indes wird mit der Bedarfsfeststellung eine Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens vorweggenommen. Andere Belange können bei der Abwägung die vorbezeichnete gesetzgeberische Verbindlichkeit überwinden (OVG Münster, Beschluss vom 25.11.2009 - 11 A 474/07 mit Verweis auf BVerwG, Urteile vom 18.06.1997 - 4 C 3.95; und vom 26.10.2005 - 9 A 33.04). Es sind jedoch keine anderen Belange in einer so gewichtigen Weise berührt, dass sie der beschriebenen Verbindlichkeit der gesetzgeberischen Entscheidung



entgegenstehen könnten. Auf die weiteren Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses wird dazu verwiesen.

6.1.2 Verkehrliche Bedeutung, Verkehrsaufkommen

Der vierstreifige Ausbau der L 419 ist auch allein gemessen an den Zielen des StrWG und damit unabhängig von der entsprechenden gesetzlichen Feststellung im LStrAusbauG NRW erforderlich im Sinne der Planrechtfertigung.

Aufgrund der zunehmenden Verkehrsbelastung und der Verkehrsfreigabe der L 418n „Burgholtztunnel“ ist die Kapazitätsgrenze der Landesstraße L 419 in Wuppertal/Ronsdorf überschritten. Der vorhandene Ausbaustandard mit bis zu 43.200 Kfz/24h entspricht nicht der geplanten Netzfunktion als autobahnähnliche Straße mit überregionaler Verbindungsfunktion.

Das Verkehrsaufkommen, das sich auf der ausgebauten L 419 (1.+2. BA) einstellen wird, prognostiziert die Verkehrsuntersuchung vom 27.05.2019 auf bis zu 58.600 Kfz/24h; davon der Schwerlastverkehrsanteil von bis zu 26 %. Die in der Verkehrsuntersuchung ermittelten Verkehrszahlen lassen sich wie folgt tabellarisch darstellen:

Planungsabschnitt	Analyse-Null-Fall 2017	Prognose-Bezugs-Fall 2030	Prognose-Plan-Fall 2030 (1. BA)	Prognose-Plan-Fall 2030 (1.+2. BA)
	DTV [Kfz/24h]			
L 419, Abschnitt 1: Lichtscheider Kreisel – KP Staubenthalter Straße	43.200	43.900	49.100	58.600



L 419, Abschnitt 2: KP Staubenthaler Straße – KP Erb- schlöer Straße	27.200	28.200	34.800	46.100
L 419, Abschnitt 3: KP Erbschlöer Straße - Otto-Hahn- Straße	20.900	21.300	26.100	36.600
Blombachtalbrücke	23.900	24.300	27.800	6.100
Staubenthaler Straße	12.400	12.200	15.700	13.500
Erbschlöer Straße	15.900	15.500	11.800	12.700

Diese in die Ausbauplanung eingeflossenen Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sind nicht zu beanstanden. Sie beruhen auf ausreichenden Daten und wurden ohne erkennbare methodische Fehler ermittelt.

Zu den diesbezüglichen Anforderungen an eine solche Verkehrsuntersuchung hat das BVerwG im Urteil vom 12.08.2009 - 9 A 64.07 ausgeführt:

„Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt eine ordnungsgemäße Untersuchung der von einem Straßenbauvorhaben voraussichtlich ausgehenden Geräuschmissionen voraus, dass die ihr zugrundeliegende Verkehrsprognose mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, d. h. methodisch fachgerecht erstellt worden ist. Die Überprüfungsbefugnis des Gerichts erstreckt sich allein darauf, ob eine geeignete fachspezifische Methode gewählt wurde, ob die Prognose



nicht auf unrealistischen Annahmen beruht und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet ist (...).“ u. a. Rn. 96 m.w.N. (in diesem Sinne auch: BVerwG, Beschluss vom 15.03.2013 - 9 B 30/12, und Urteil vom 23.04.2014 - 9 A 25/12).

Eine erste Verkehrsuntersuchung wurde von der Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG für den gesamten Ausbau der L 419 im Jahre 2015 mit Ergänzungen im Bereich Boltenberg und Linde erstellt. Prognosehorizont war das Jahr 2025. Als Bestandsaufnahme und Ausgangspunkt für die in Zukunft gerichtete Verkehrsprognose wurde dafür der Analysefall 2013 erarbeitet. Dazu wurde ein umfassender Untersuchungsraum vom AK Leverkusen bis zum AK Westhoven, der die verkehrlichen Auswirkungen auf die BAB 1 sowie die BAB 46 abbildet, gewählt. Zusätzlich wurde ein Ergebnisraum definiert, der das Gebiet zwischen dem AK Sonnborn und dem AK Wuppertal-Nord sowie im Detail zwischen der BAB 1 und dem Lichtscheider Kreisel und den zentralen Bereichen von Ronsdorf zwischen L 417 und K 3 abbildet. Es wurden die Ergebnisse der Zählstellen im Ergebnisraum der amtlichen Zählungen von 2000 bis 2010 sowie die Ergebnisse von Dauerzählstellen im Bereich des Burgholztunnels berücksichtigt. Weiterhin konnten Erhebungen aus 2005 an 6 Knotenpunkten bzw. Querschnitten zwischen 6.00 und 9.00 Uhr sowie zwischen 15.00 und 19.00 Uhr mit Differenzierung nach Abbiegeströmen und Verkehrsarten genutzt werden, um die Verkehrsbelastungen an der L 419 zu betrachten.

Aus den so gewonnenen Erkenntnissen wurde als Wiedergabe des „Ist-Zustands“ der Analyse-Null-Fall 2013 erstellt.

Im nächsten Schritt wurde ein Verkehrsmodell erstellt, das neben der Herleitung des notwendigen Ausbaustands des Autobahnnetzes und der Beurteilung der Auswirkungen von Baustellen insbesondere auch eine



Herleitung nicht nur der aktuellen, sondern insbesondere auch der künftigen Verkehrsnachfragen und Fahrbeziehungen für das dem Modell zugrundeliegende Straßennetz des betroffenen Untersuchungsraumes ermöglicht.

Die Ermittlung der Verkehrsnachfrage für 2025 stützte sich zum einen auf die zu erwartenden Strukturdaten in Wuppertal und in den umliegenden Städten und Kreisen (Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung) und zum anderen auf die zukünftigen Verhaltensweisen der Bevölkerung.

Die allgemeine Verkehrsentwicklung des Fernverkehrs zwischen 2005 und 2025 wurde anhand der Tendenzen der Bundes- und Landesverkehrsplanung sowie bereits erstellter Prognosen in vorliegenden Gutachten (Bundesverkehrswegeplan 2003, Shellprognose 2004, Brenner+Münnich 2003) erarbeitet. Es wurde auch insbesondere die Entwicklung des Straßengüterfernverkehrs untersucht.

Die Verkehrsentwicklung im Nahverkehr wurde aus der Bevölkerungsentwicklung in Wuppertal und den umliegenden Städten und Kreisen abgeleitet. Hierzu wurde die Strukturdatenprognose 2009 von IT.NRW sowie die Bevölkerungsprognose 2012 - 2025 der Stadt Wuppertal verwendet.

Anhand vorhandener Strukturdaten und der zu erwartenden strukturellen Entwicklungen und Trends wie z. B. der Entwicklung der Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen und der Gewerbe-, Industrie- und Wohnflächen wurden die unter verschiedensten Aspekten (Fahrten zur Arbeit oder Ausbildung, sonstige dienstliche Fahrzwecke, private Fahrzwecke wie Fahrten zum Einkauf, in den Urlaub etc.) vorhandenen und zu erwartenden Verkehrsnachfragen des Untersuchungs- sowie Ergebnisraums ermittelt und anhand der Erkenntnisse zu den Verkehrsverflechtungen und zur Leistungsfähigkeit der Straßen auf das vorhandene Straßennetz umgelegt.



Für den überörtlich bedingten Verkehr, der sich innerhalb des Ergebnisraums auswirkt, sich aber außerhalb generiert, der von den Strukturdaten des Untersuchungsraums unabhängig ist und der von außen in das Verkehrsmodell eingespeist wird, wurde dabei auf die bundesweite Verkehrsverflechtungsmatrix zurückgegriffen.

Für die Prognosen wurden das vorhandene und der Analyse 2013 zugrundeliegende Straßennetz und sein Ausbauzustand mit Blick auf die Maßnahmen des BVWP 2003 bzw. des zugehörigen Fernstraßenbedarfsplans erweitert, und zwar für den Prognose-Null-Fall ohne den Ausbau der L 419 und für den Prognose-Plan-Fall auch mit dieser. Die entsprechenden Umlegungsrechnungen sind mit der Verkehrsfluss-Simulationssoftware VENUS erfolgt und bezogen auf das Analysejahr 2013 mit Hilfe der ermittelten tatsächlichen Verkehrsbelastungen kalibriert worden.

Neben dem DTV, dem DTV_w und den täglichen Spitzenbelastungszeiten und -verkehren wurden insbesondere auch die Daten ermittelt, die für die Lärmberechnungen notwendig sind (jeweils getrennte Zahlen und Schwerlastverkehrsanteile und für den Tag und für die Nacht).

Im Hinblick auf Aktualität und Rechtssicherheit entsprach die Verkehrsuntersuchung nicht den Anforderungen und wurde auf das Prognosejahr 2030 fortgeschrieben. Der Ausbau der L 419 wirkt sich auf den Straßenverlauf der L 418 aus, sodass der Straßenzug zwischen BAB 46 und L 419 mit in die Untersuchung eingeflossen ist.

Die den ursprünglichen Planfeststellungsunterlagen zugrundeliegende Verkehrsuntersuchung des Ingenieurbüros IVV für das Prognosejahr 2025 vom Mai 2015 wurde im Mai 2019 auf das Prognosejahr 2030 fortgeschrieben und als Unterlage 21D ergänzend in das Verfahren eingebracht. Im Ergebnis hat diese Verkehrsuntersuchung jedoch keine Auswirkungen auf die 1. Deckblattplanung, so dass sie weiterhin auf den Er-



gebnissen der Verkehrsuntersuchung vom Mai 2015 mit dem Prognosehorizont 2025 mit teilweise höheren Verkehrszahlen basiert. Hierzu wurden die Ergebnisse der SVZ 2015 und 2017 in die Analyse integriert. Außerdem fand der BVWP 2030 sowie die Daten der IGVP NRW Berücksichtigung.

Alle prognostischen Berechnungen für 2030 wurden unter Berücksichtigung der Ergebnisse der SVZ 2015 und 2017 und des BVWP 2030 bzw. des darauf beruhenden Fernstraßenbedarfsplan sowie dem Landesstraßenbedarfsplans NRW neu und mit den vorstehend schon benannten Ergebnissen erstellt. Eine Neukalibrierung des Verkehrsmodells wurde durch die Ergebnisse der SVZ 2015 und 2017 erreicht.

Von einer ausreichenden Aktualität des Verkehrsgutachtens und seiner Ergebnisse kann daher ausgegangen werden. Die Ergebnisse sind auch plausibel. Für methodische Fehler haben sich auch im Anhörungsverfahren keine Anhaltspunkte ergeben.

Mit dem Ausbau der L 419 wird ein leistungsfähiger Verkehrszug geschaffen, der die Aufnahme und Abwicklung des prognostizierten Verkehrsaufkommens gewährleistet. Die derzeitigen Defizite wie der einbahnige Querschnitt, der mangelhafte Fahrbahnzustand, die plangleichen Knotenpunkte etc. haben negative Folgen für den Standort Wuppertal/Ronsdorf. Mit den leistungsfähigen Knotenpunkten werden u. a. diese Defizite behoben.

Der Ausbau dient dazu, dem gestiegenen Verkehrsaufkommen gerecht zu werden und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Zweibahnige Straßen mit baulicher Mitteltrennung verzeichnen geringere Unfallkostenzahlen als solche mit einbahnigem Querschnitt. Durch die teilplanfreie Umgestaltung der Knotenpunkte werden kreuzende Verkehrsströme auf der L 419 ausgeschlossen.



Die sich aus der beschriebenen Bedeutung und Funktion der L 419 und ihrer verkehrlichen Belastung ergebende Bedarf für den vierstreifigen Ausbau genügt daher auch ohne die über das LStrAusbauG NRW erfolgte gesetzliche Bedarfsfeststellung den Kriterien, die an eine Planrechtfertigung zu stellen sind. Für den Ausbau besteht daher nach Maßgabe der vom Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis, unter dessen Blickwinkel die Maßnahme objektiv als erforderlich anzusehen ist. Sie ist vernünftigerweise geboten, ihre Planrechtfertigung auch unabhängig von der vom Gesetzgeber bereits getroffenen Feststellung belegt. Gleichzeitig ist die nach allem beanstandungsfrei erstellte Verkehrsprognose auch als Ausgangsgrundlage für die Berechnungen und Prognosen zur Lärmbelastung und zur Belastung von Luftschadstoffen geeignet.

Im Übrigen ist das Vorhaben auch nach den bundesrechtlichen Vorgaben des FStrG geboten. Nach § 3 Abs. 1 S. 2 Hs. 1 FStrG haben die Träger der Straßenbaulast für Bundesfernstraßen nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Der ausgebaute Straßenzug der L 418 / L 419 soll nach der Planung des Vorhabenträgers als südliche Umgehung der Stadt Wuppertal die stark ausgelastete BAB 46 zwischen dem Sonnborner Kreuz und dem AK Wuppertal-Nord entlasten und als neue bzw. stark erweiterte Verknüpfungsstelle zweier BAB eine wichtige Funktion im Bundesfernstraßennetz des Vorhabenträgers spielen. Dementsprechend wird die L 419 nach ihrem Ausbau dem weiträumigen Verkehr im Sinne von § 1 Abs. 1 FStrG dienen bzw. zu dienen bestimmt sein, was ihre spätere Aufstufung zu einer Bundesfernstraße nach sich ziehen wird. Somit besteht auch nach dem FStrG ein konkretes Bedürfnis für das Vorhaben.



6.1.3 Verkehrliche Belange

6.1.3.1 Funktionale Bedeutung der Parkstraße im Planungsraum

Die L 419 befindet sich im Stadtteil Ronsdorf der Stadt Wuppertal. Sie bildet die östliche Weiterführung der zweibahnigen L 418 und wird als klassifizierte Straße (Landesstraße) geführt. Der Straßename der L 419 lautet Parkstraße. Der Straßenzug ist im Bestand mehrheitlich anbaufrei, hat mehrere plangleiche Knotenpunkte, erfüllt hauptsächlich (über-)regionale Verbindungsfunktionen und ist daher der Straßenkategorie LS II (Landstraßen Stufe II) zugeordnet.

Die L 419 liegt zwischen dem Lichtscheider Kreisel und der BAB 1. Sie verknüpft die Stadtteil- und Ortszentren innerhalb der Metropolregion Rhein-Ruhr miteinander.

Die L 418 wird derzeit als zweibahniger Querschnitt von Westen kommend planfrei über den sogenannten Lichtscheider Kreisel (NK 53) geführt. Dieser geht im weiteren Verlauf in einen Verflechtungsbereich (L 417) über, welcher ab dem Knotenpunkt Staubenthaler Straße (NK 49) als L 419 einbahnig in Richtung Osten weitergeführt wird. Nach Querung der BAB 1 über die Blombachtalbrücke bindet die L 419 im Netzknoten 51 an die L 58 an.

Der 1. Bauabschnitt Lichtscheid – Erbschlö beginnt im Westen unmittelbar östlich des Netzknotens 53 am Knotenpunkt Oberbergische Straße (L 417) / Obere Lichtenplatzer Straße und folgt in östlicher Richtung dem vorhandenen Streckenverlauf der L 417 / L 419 bis ca. 650 m hinter dem Netzknoten 50 am Knotenpunkt Parkstraße (L 419) / Erbschlöer Straße (K3).

6.1.3.2 Derzeitige verkehrliche Situation

Zur Beurteilung des heutigen und des zukünftigen Verkehrsaufkommens sowie der zukünftigen Verkehrsverteilungen wurde eine verkehrstechnische Untersuchung durch die Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und



Verfahrensentwicklung (IVV) durchgeführt. Untersucht wurden insbesondere die Anschlussstellen an die BAB 1 hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit und ihrer Fernverkehrsrelevanz. Die Verkehrsuntersuchung wurde im 1. Deckblattverfahren überarbeitet. Grundlage der Planung stellt die Verkehrsuntersuchung vom 07.05.2015 mit Prognosehorizont 2025 dar. Die Verkehrsuntersuchung vom 27.05.2019 bezieht sich auf den Prognosehorizont 2030.

Durch die Öffnung und Verkehrsfreigabe der L 418n mit dem Burgholztunnel in 2006 ist ein weiterer Baustein zur West-Ost Verbindung zur Bundesautobahn BAB 1 fertiggestellt worden. Damit wurden zusätzliche Verkehre auf den Bereich der bestehenden L 417/L 419 verlagert. Die zweistreifige Blombachtalbrücke bildet derzeit einen Engpass für die Streckenführung der L 419.

6.1.3.3 Planungsziel

Dieser Engpass an der Blombachtalbrücke soll durch die Änderung der Trassenführung der L 419 zwischen dem Gewerbegebiet und Wohngebieten beseitigt werden. Nach dem teilplanfreien Knotenpunkt Erbschlör Straße soll die L 419 nach Süden schwenken und mit der nachgelagerten Umsetzung des 2. Bauabschnittes an die BAB 1 angeschlossen werden.

Zielsetzung des Vorhabens ist die Verbesserung des Verkehrsflusses von überörtlichen und örtlichen Verkehren, die Schaffung einer attraktiven Anbindung der geplanten Wohn- und Gewerbegebiete, die städtebaulich verträgliche Einbindung in das Umfeld sowie die Reduzierung von Immissionen in den angrenzenden Wohngebieten.

Mit dem autobahnähnlichen Ausbau wird die L 419 als Krafffahrstraße eingestuft. Die Staubenthaler Straße und die Erbschloer Straße werden über ein Rampensystem an die L 419 teilplanfrei angebunden. Zur Aufrechterhaltung der Querverbindung der Ronsdorfer Anlagen wird ein



Überführungsbauwerk für den Betriebsdienst des Ronsdorfer Verschönerungsvereins sowie für Fußgänger und Radfahrer errichtet.

Als Folgewirkung des Ausbaus der L 419 muss der Busverkehr von der Parkstraße auf das nachgeordnete Straßennetz verlagert werden. In diesem Zusammenhang wird die verlängerte und mit der Heinz-Fangman-Straße verbundene Staubenthaler Straße mitgenutzt. Parallel zur L 419 wird der Erich-Hoepner-Ring durch eine Bustrasse mit der Straße Am Schmalen Hof verbunden. Somit kann der Busverkehr zukünftig zwischen dem Lichtscheider Kreisel und der Staubenthaler Straße sowie zwischen der Staubenthaler Straße und der Erbschlöer Straße abseits der L 419 geführt werden.

Südlich der L 419 wird eine durchgehende Geh- und Radwegverbindung zwischen Lichtscheid und Erbschlö geschaffen. Die Planung sieht vor, den vorhandenen Geh-/Radweg am Planfeststellungsanfang zunächst straßenbegleitend bis zur Straße Am Knöchel weiterzuführen. Die Straße Am Knöchel wird soweit zurückgebaut, dass diese nur noch dem nicht-motorisierten Verkehr (mit Ausnahme von Rettungsfahrzeugen und landwirtschaftlichem Verkehr) dient. Die Staubenthaler Straße erhält eine Querungsmöglichkeit am signalgesteuerten Knotenpunkt mit der Kurfürstenstraße. Danach verläuft der Geh-/Radweg zunächst straßenbegleitend entlang der Kurfürstenstraße und der Straße „Zur Wolfskuhle“ und weiter in Richtung Osten in separater Trasse durch die Ronsdorfer Anlagen bis zur Erbschlöer Straße, quert diese am signalgesteuerten Knotenpunkt und verläuft parallel zur L 419 bis zum Planfeststellungsende. Hier schließt der Geh-/Radweg an den vorhandenen Geh-/Radweg an.

6.1.3.4 Abschnittsbildung

Die L 419 soll den zweibahnigen Querschnitt der L 418, aus westlicher Richtung kommend, ab dem Lichtscheider Kreisel weiterführen und über



eine neue Anschlussstelle an die BAB 1 anbinden. Die gesamte Bau-
maßnahme erstreckt sich auf ca. 3 km und unterteilt sich in zwei Bauab-
schnitte. Im 1. Bauabschnitt erfolgt der Ausbau der bestehenden L 419
bis zur Erbschlöer Straße. Im 2. Bauabschnitt erfolgt der Ausbau bis zur
BAB 1, einschließlich des Umbaus der Anschlussstelle Wuppertal/Rons-
dorf.

6.1.3.4.1 Zulässigkeit der Abschnittsbildung

Die planungsrechtliche Abschnittsbildung stellt eine richterrechtliche
Ausprägung des Abwägungsgebots dar. Dem liegt die Erwägung zu-
grunde, dass eine detaillierte Streckenplanung angesichts vielfältiger
Schwierigkeiten insbesondere bei linienförmigen Vorhaben nur in Teilab-
schnitten verwirklicht werden kann. Eine Abschnittsbildung wäre aller-
dings dann unzulässig, wenn die abschnittsweise Planfeststellung dem
Grundsatz umfassender Problembewältigung nicht gerecht werden
könnte oder wenn ein dadurch gebildeter Streckenabschnitt der eigenen
sachlichen Rechtfertigung vor dem Hintergrund der Gesamtplanung ent-
behrt. Sie darf darüber hinaus Dritte nicht in ihren Rechten verletzen,
wenn sie deren durch Art. 19 Abs. 4 S. 1 GG gewährleisteten Rechts-
schutz faktisch unmöglich macht.

Die Planung wird dem Grundsatz der umfassenden Problembewältigung
gerecht. Die Planungen der beiden Bauabschnitte sind aufeinander ab-
gestimmt. Das Hauptziel der Maßnahme ist die Verbesserung des beste-
henden Verkehrsnetzes für die Aufnahme des prognostizierten Verkehrs-
aufkommens durch den Ausbau der L 419 mit Anbindungen an das un-
tergeordnete Straßennetz. Durch den vierstreifigen Ausbau der L 419
verbunden mit den teilplanfreien Knotenpunkten wird eine leistungsfä-
hige Verkehrsanlage geschaffen, die die Anzahl der Brems- und Be-
schleunigungsvorgänge reduziert, das Staurisiko minimiert und damit die
Lärm- und Abgasimmissionen deutlich senkt. Durch die Verkehrsentslas-



tung im nachgeordneten Netz verringert sich die Belastung mit Schadstoffen und Lärm in den anliegenden Ortsteilen. Durch die leistungsfähige Anbindung der Parkstraße an die BAB 1 kann der überwiegende Anteil der Straßen in Ronsdorf entlastet werden. Im Gesamttraum Wuppertal können leichte Entlastungswirkungen insbesondere auf der BAB 46 und den Straßen in der Talachse festgestellt werden.

Dem in Rede stehenden Bauabschnitt fehlt auch nicht die eigene sachliche Rechtfertigung vor dem Hintergrund der Gesamtplanung. Jeder Abschnitt muss eine selbstständige Verkehrsfunktion erfüllen, damit die Teilplanung auch dann nicht sinnlos wird, wenn sich das Gesamtvorhaben in der Folgezeit erheblich verzögert oder gar überhaupt nicht mehr verwirklicht wird. So sollen „Planungstorsi“, also unvollständige Vorhaben ohne eigene Funktion, vermieden werden (BVerwGE 100, 238 [255]; BVerwGE 104, 144 [152 f.]; BVerwG, NVwZ 2013, 649 Rn. 19). Nach einer summarischen Prüfung der Verwirklichung des Gesamtvorhabens dürfen auch im weiteren Verlauf keine von vorneherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (BVerwG, NVwZ 2010, 1486 Rn. 27).

Der 1. Bauabschnitt der L 419 erfüllt in voller Länge eine eigenständige Verkehrsfunktion. Er schließt sich in westlicher Richtung zunächst an den Bestand der L 418 an und greift dessen vierstreifigen Querschnitt auf. An Beginn und Ende der Baustrecke mit einer Länge von ca. 2,4 km wird der Bauabschnitt mit dem vorhandenen Straßennetz (L 418 und L 419 Richtung Blombachtalbrücke) verknüpft. Der Verkehr kann am Ende des Planfeststellungsabschnittes weiter über die L 419 östlich geführt werden. Die Anknüpfung an bestehende Verkehrswege stellt sicher, dass selbst für den Fall einer Verzögerung oder einer Aufgabe der Planungen und Umsetzung für den 2. Bauabschnitt, der 1. Bauabschnitt nicht ungebunden endet. Überdies sind die Planungen für den 2. Bauabschnitt durch den Vorhabenträger bereits aufgenommen worden. Unüberwind-



bare Hindernisse liegen auch nach Erkenntnissen aus den ersten Vorbesprechungen mit Trägern öffentlicher Belange nicht vor. Die benötigten Flächen zum Ausbau der L 419 und zur Anbindung an die BAB 1 wurden im Flächennutzungsplan vom 17.01.2005 der Stadt Wuppertal bereits ausgewiesen.

Auch die Wegebeziehungen an das nachgeordnete Straßennetz in Richtung Ronsdorf und Erbschlö werden sichergestellt. Abgesehen davon, dass der 1. Bauabschnitt zu einer maßgeblichen Entspannung der Verkehrssituation an der heutigen Parkstraße führt, kommt ihm eine wesentliche Entlastungsfunktion insbesondere für den Stadtteil Ronsdorf zu.

Aufgrund der eigenständigen Verkehrsfunktion des planfestgestellten Abschnitts der L 419 ist daher die Abschnittsbildung nicht zu beanstanden.

Die Abschnittsbildung verkürzt nicht den Rechtsschutz von Planbetroffenen. Rechte können in jedem Verfahrensabschnitt uneingeschränkt geltend gemacht werden, auch soweit die Gesamtplanung betroffen ist. Die Abschnittsbildung ist gerechtfertigt.

Nach Erteilung des Baurechts für den 1. Bauabschnitt und der Aufnahme in das Landesstraßenbauprogramm ist die Umstufung des Streckenzuges L 418/L 419 zur Bundesstraße vorgesehen. Erst danach wird der 2. Bauabschnitt als eine vom Bund finanzierte Baumaßnahme in das Planfeststellungsverfahren nach Bundesrecht eingebracht. Diese Umstufung ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

Durch den Planfeststellungsbeschluss wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen festgestellt. Weitere notwendige behördliche Entscheidungen entfallen unmittelbar von Gesetzes wegen mit Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses, sodass der Planfeststellungsbeschluss als umfassende und einzige rechtsverbindliche Entscheidung über das Vorhaben



erlassen wird. Gleichwohl werden von der Konzentrationswirkung keine Entscheidungen erfasst, die nicht der konkreten Vorhabenzulassung dienen (vgl. Bader/Ronellenfisch in: BeckOK VwVfG, § 75, Rn. 6, 56. Edit, Stand: 01.07.2022). Bei der beabsichtigten Aufstufung des Streckenzuges von einer Landes- zur Bundesstraße handelt es sich nicht um eine mit dem Bauvorhaben verbundene notwendige Folgemaßnahme an einer anderen Anlage. Folgemaßnahmen nach dem in § 75 Abs. 1 Hs. 1 VwVfG NRW verankerten Gebot der Konfliktbewältigung können nur solche Änderungen von Anlagen betreffen, für die das planfestzustellende Vorhaben auch ursächlich ist. Dies bedeutet, dass die Folgemaßnahme gerade durchgeführt werden muss, weil die Zulassung des Vorhabens ein neues Problem aufwirft, das in einer einheitlich notwendigen Entscheidung zu lösen ist. Die beabsichtigte Umstufung kann nicht hierunter subsummiert werden. Die Umstufung ist auch nicht als Anwendungsfall des § 6 Abs. 7 StrWG zu sehen.

6.1.3.4.2 Einwendungen gegen die Abschnittsbildung

Bauabschnitte

Zahlreiche Einwender fordern die Zusammenfassung der Bauabschnitte 1 und 2. Ziel der Maßnahme sei es im Wesentlichen, einen leistungsfähigen Zubringer zur BAB 1 herzustellen. Der 1. Bauabschnitt allein könne dieses Ziel nicht erreichen. Erst die Aufstufung der L 419 zur Bundesstraße schaffe die Rechtsgrundlagen für die Planungen des 2. Bauabschnitts. Auch wird von Seiten der Einwender angezweifelt, dass der 2. Bauabschnitt tatsächlich realisiert werde, da die Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan nicht enthalten sei. Der durch den 1. Bauabschnitt entstehende zusätzliche Verkehr könne langfristig – falls der 2. Bauabschnitt nicht oder nicht zeitnah realisiert werde – von der bestehenden Straße und insbesondere der Blombachtalbrücke nicht aufgenommen werden. Die Zusammenfassung der Bauabschnitte wird ebenfalls aus Gründen



der Gesundheitsgefährdung durch erhöhte Lärm- und Immissionsbelastung gefordert.

Wie oben dargestellt, erfüllt der 1. Bauabschnitt eine selbstständige Verkehrsfunktion. Der 2. Bauabschnitt muss nicht bereits Gegenstand eines konkreten Planungsverfahrens sein oder einen bestimmten Verfahrensstand erreicht haben. Der Zweck der Abschnittsbildung ist es, ein Gesamtvorhaben in Teile zu zerlegen, die eine praktikable und effektiv handhabbare sowie eine leichter überschaubare Planung ermöglichen (BVerwG, Urt. v. 10.11.2016 – 9 A 18/15 = BVerwGE 104, 236 [243]).

Leistungsfähigkeit angrenzender Straßenabschnitte

Für die Übergangsphase bis zur Fertigstellung des Anschlusses an die BAB 1 wurden die Anknüpfungen an den Bestand verkehrlich überprüft und zusätzliche verkehrliche Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses für den Lichtscheider Kreisel sowie den Bereich Jägerhaus und Linde an der L 58 entwickelt. Die verkehrstechnische Funktionsfähigkeit (Verkehrsablauf, Rückstaubildung) der Ertüchtigungsmaßnahmen des Streckenzuges der L 58 (Jägerhaus, Linde) sowie des Übergangsbereichs von der vierstreifigen L 419 auf die zweistreifige Blombachtalbrücke konnte mittels einer Mikrosimulation nachgewiesen werden. Die Ertüchtigungsmaßnahme an der L 58 (Jägerhaus, Linde) wird außerhalb dieses Planfeststellungsbeschlusses behandelt. Hierbei wird durch den Vorhabenträger ein Fall unwesentlicher Bedeutung gem. § 38 Abs. 4 StrWG NRW angenommen. Die Ertüchtigung wird in Vorbereitung zum Ausbau der L 419 durchgeführt. Die Belastungen auf Grund der Verkehrszunahme in Bezug auf die Blombachtalbrücke wurden überprüft. Die Änderung der Verkehrsführung bewirkt im Allgemeinen keine Erhöhung der Belastung einer Brücke und der im Bemessungsfall auf diese einwirkenden Kräfte. In der Bauwerksprüfung der Blombachtalbrücke nach DIN 1076 wurde im Jahr 2018 mit einer Zustandsnote von 2,9 ein



noch ausreichender Bauwerkszustand ermittelt. Ein wesentlich beschleunigter Verschleiß oder eine Überlastung der Blombachtalbrücke ist nicht zu erwarten.

6.1.3.5 Ausbaustandard

Die Planfeststellungsbehörde hat entsprechend dem im Fachplanungsrecht geltenden Optimierungsgebot auch geprüft, ob die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie die Folgemaßnahmen am nachgeordneten Straßennetz auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange entsprechen. Die Überprüfung hat ergeben, dass die festgestellte Planung einer sachgerechten Abwägung auch in dieser Hinsicht genügt.

Als anbaufreie zweibahnige Landesstraße wird die geplante L 419 in die Kategoriengruppe der Autobahnen gemäß RIN 2008 eingeordnet und aufgrund ihrer überregionalen Verbindungsfunktion als Netzschluss zwischen der BAB 46 und BAB 1 sowie der geplanten Aufstufung zur Bundesstraße in die Kategorie AS II (Autobahn der Verbindungsstufe II) eingestuft. Die technische Planung erfolgt gemäß RAA 2008 (Richtlinien für die Anlage von Autobahnen) als autobahnähnliche Straße außerhalb bebauter Gebiete in der Entwurfsklasse 2 (EKA 2). Eine Stadtautobahn (EKA 3) hingegen ergibt sich nach der RAA aus der Relevanz des städtischen Straßennetzes. Die Abwicklung der städtischen Verkehre auf der L 419 erfolgt leistungsfähig und verkehrssicher über zusätzliche Verflechtungstreifen zwischen den dicht aufeinanderfolgenden Knotenpunkten Staubenthaler Straße und Erbschlö.

Nach der Fertigstellung wird die L 419 bis zur Umstufung zur Bundesstraße zunächst weiter als Landesstraße geführt und mit dem Zeichen Z 331 StVO als Kraftfahrstraße beschildert.

Die erreichbare Qualitätsstufe wurde nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen ermittelt (HBS; FGSV-Verlag, 2009).



Für den Qualitätsnachweis der teilplanfreien Knotenpunkte wurden die maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärken aus dem Verkehrsgutachten (IVV, 2015) zugrunde gelegt. Der Nachweis für die Strecke wurde auf Basis der aus den DTV-Werten umgerechneten Bemessungsverkehrsstärken geführt. Angestrebt wird die Qualitätsstufe D nach dem HBS.

Für den gewählten RQ 28 ergibt sich nach HBS in der Summe die Qualitätsstufe C. Aufgrund der durchgängig realisierbaren Geschwindigkeit von 100 km/h (bei trockener Fahrbahn) ist davon auszugehen, dass der Verkehrszustand stabil bleibt. Für den Verkehrsablauf an den teilplanfreien Knotenpunkten werden in den Ein- und Ausfahrten die Qualitätsstufen A, B und C erreicht. Diese können die prognostizierten Verkehrsstärken (vgl. IVV 2019) leistungsfähig abwickeln. Aufgrund der hohen Verkehrsstärken auf der Hauptfahrbahn kann für den südlichen Verteilerfahrestreifen die Qualitätsstufe D und für den nördlichen die Stufe E ermittelt werden.

Der öffentliche Personennahverkehr, der heute über die L 419 verläuft, wird zukünftig über eine neue Bustrasse nördlich der L 419 geleitet. Es werden neue Haltestellen im nachgeordneten Straßennetz als Kompensation für wegfallende Haltestellen an der L 419 sowie eine zentrale Busverknüpfungshaltestelle als Kompensation für die wegfallende Verknüpfungshaltestelle in der Straße Am Knöchel für die verschiedenen Buslinien geschaffen. Insgesamt verschlechtert sich die ÖPNV-Anbindung in dem Planungsgebiet nicht.

Sämtliche im Planungsgebiet sowie in unmittelbar angrenzenden Bereichen geplanten Lichtzeichenanlagen (LZA) werden hinsichtlich ÖPNV-Bevorrechtigung ausgestattet. Die Erschließung benachbarter Flächen erfolgt über das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz. In Teilabschnitten ist die Erneuerung und Anpassung des nachgeordneten Wegenetzes



zur Aufrechterhaltung der Erschließung der benachbarten Flächen erforderlich.

Der straßenbegleitende Geh-/Radverkehr auf der L 419 wird nach dem Ausbau zur autobahnähnlichen Straße aufgrund der erforderlichen Flächeninanspruchnahme durch den Straßenausbau nicht mehr aufrechterhalten. Der Fußgänger- und Radverkehr wird mit dem Neubau von weitgehend parallel geführten Geh- und Radverkehrsanlagen und dem Neubau der Bustrasse sowohl nördlich als auch südlich der L 419 in Ost-/Westrichtung weiterhin gewährleistet.

Mit dem autobahnähnlichen Ausbau wird die L 419 als Kraftfahrstraße eingestuft. Der nichtmotorisierte Verkehr wird zukünftig über gesonderte Straßen und Wege (Bustrasse, Erich-Hoepner-Ring, Heinz-Fangman-Straße, Staubenthaler Straße, Staastraße, Lüttringhauser Straße) geführt, auf denen alle Wegebeziehungen weiterbestehen. Hierzu besteht die Zusage der Stadt Wuppertal.

Plangleiche Anbindungen von kreuzenden Straßen, Einmündungen und Zufahrten sind nicht mehr vorgesehen. Die Staubenthaler Straße und die Erbschlöer Straße werden über ein Rampensystem an die L 419 teilplanfrei angebunden. Einmündungen von Erschließungsstraßen und Grundstückszufahrten werden, wenn erforderlich, an das rückwärtige Straßennetz angeschlossen.

Betroffen davon sind:

- die Zufahrt zu den Grundstücken Oberbergische Straße 257 und 259,
- die Zufahrt zum Grundstück Erbschlö 82,
- die Einmündung der Straße Zur Wolfskuhle,
- die Zufahrt zum Gelände der GOH-Kaserne,
- die Zufahrt zum Sportplatz des TSV 05 Ronsdorf e. V.



Zur Aufrechterhaltung der Querverbindung der Ronsdorfer Anlagen wird ein Überführungsbauwerk für den Betriebsdienst des Ronsdorfer Verschönerungsvereins sowie für Fußgänger und Radfahrer errichtet.

Die Anbindung des Wegenetzes der südlichen Ronsdorfer Anlagen an den geplanten Radweg südlich der Trasse zwischen 2+000 und 2+600 wird mit insgesamt 3 Wegeeinmündungen gewährleistet bei den Stationen 2+080, 2+480 und 2+570. Dabei wird die Befahrbarkeit mit einem Schlepper bzw. mit Rettungsfahrzeugen bei der Planung berücksichtigt. Aufgrund des neuen Höhenunterschieds wird lediglich bei der Anbindung bei 2+570 auf eine Rampen- oder Treppenanlage verzichtet und ein 2,00 m breiter Gehweg in der Neigung der Böschung angelegt.

6.1.3.5.1 Querschnittsgestaltung

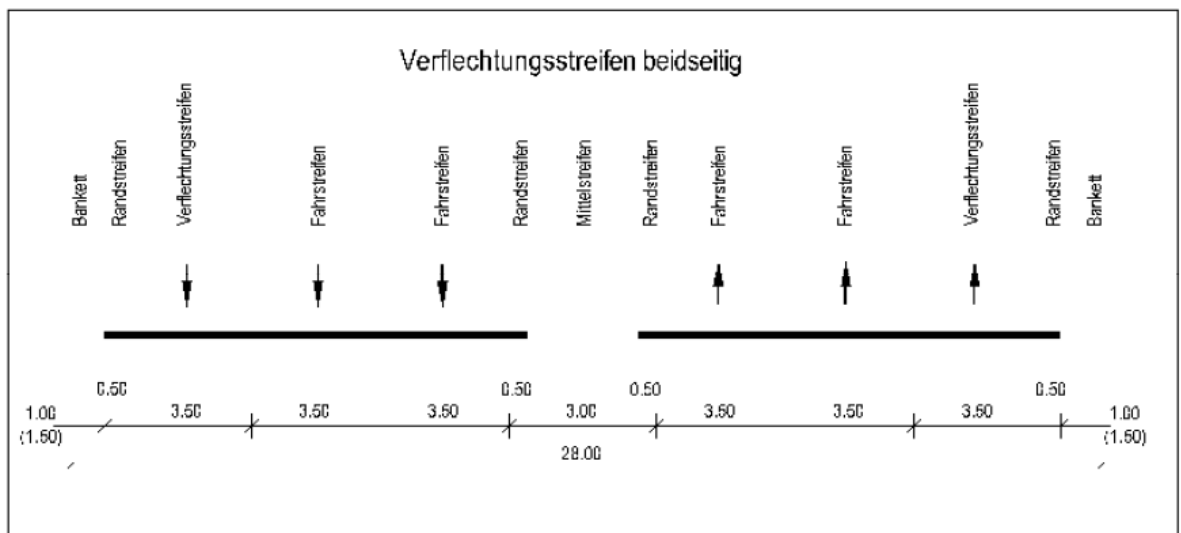
Mit der vorliegenden Planung wird der 1. Bauabschnitt vom Baubeginn bei Bau-km 1+100 bis zum vorläufigen Bauende am Übergang zum 2. Bauabschnitt bei Bau-km 3+380 vierstreifig ausgebaut. Die Querschnittsgestaltung erfolgt in Anlehnung an den Regelquerschnitt RQ 28 (im Bereich der Brücken RQ 28B) jedoch mit reduzierter Mittelstreifenbreite von 3,0 m statt 4,0 m zur Minimierung der durch die Verkehrsanlage in Anspruch genommenen Flächen sowie zur Minimierung der Zerschneidungswirkung. Die mit dieser Festlegung verbundene 3+1-Verkehrsführung im Falle von Bauarbeiten wurde im Zuge der Vorplanung vereinbart und gilt als Planungsgrundlage für die Folgephasen. Zwischen Bau-km 3+180 bis Bau-km 3+430 erfolgt der Übergang auf den einbahnigen Querschnitt der vorhandenen L 419, der den Verkehr bis zur Realisierung des 2. Bauabschnitts von/nach Osten über die Blombachtalbrücke vorläufig weiterhin aufnimmt.

Die effektiven Knotenpunktabstände betragen auf der rechten Richtungsfahrbahn (Südseite) zwischen dem Lichtscheider Kreisel und dem KP Staubenthaler Straße 285 m sowie zwischen dem KP Staubenthaler



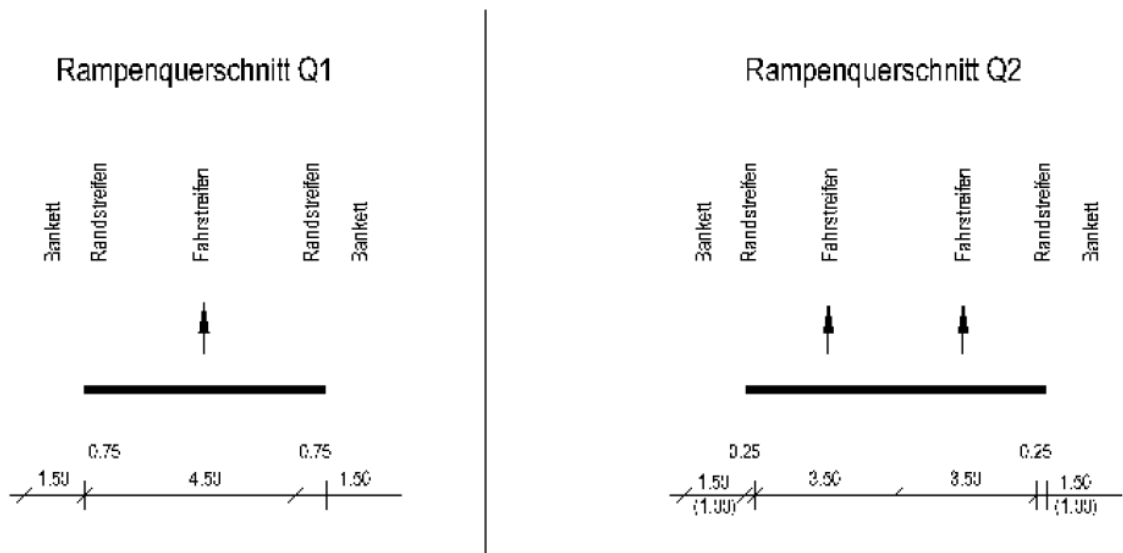
Straße und dem KP Erbschlöer Straße 760 m. Auf der linken Richtungsfahrbahn (Nordseite) ergeben sich effektive Knotenpunktabstände von 1.062 m zwischen dem KP Erbschlöer Straße und dem KP Staubenthaler Straße sowie von 550 m zwischen dem KP Staubenthaler Straße und dem Lichtscheider Kreisel. Damit wird der Mindestwert von 1.100 m für die effektiven Knotenpunktabstände gemäß RAA unterschritten.

Aufgrund der dichten Aufeinanderfolge der Knotenpunkte Lichtscheid - Staubenthaler Straße - Erbschlöer Straße mit den Unterschreitungen des Mindestwertes für den effektiven Knotenpunktabstand von 1.100 m gemäß RAA werden die Ein- und Ausfahrtbereiche als durchgehende Verflechtungstreifen verbunden. Der Außenrand der Verflechtungstreifen erhält einen Randstreifen von 0,50 m. Die Bereiche zwischen den Aus- und Einfahrten erhalten jeweils eine Standspur. Die Fahrbahnen einschließlich Standstreifen werden mit einer Mindestquerneigung von 2,5 % ausgeführt, in den Kurven erhöht sich die Querneigung gemäß RAA auf bis zu 6 % zur Kurveninnenseite. Die Bankette werden in einer Breite von 1,50 m, in den Einschnittsbereichen reduziert auf 1,00 m (RAA 4.2.3.7) mit einer Querneigung von 12 % am tiefen Fahrbahnrand bzw. 6 % am Hochpunkt ausgebildet. Am Böschungsfuß erfolgt die Anordnung einer 2,0 m breiten und 40 cm tiefen Versickerungsmulde.



Die Anschlussstellen erhalten Ein- und Ausfahrtrampen im Querschnittstyp Q1 gemäß RAA 2008. Die Ausfahrtrampen werden im Bereich der Anschlüsse an den untergeordneten Knoten auf eine weitere Fahrspur (Q2) erweitert, um den Verkehr in Links- und Rechtseinbieger trennen zu können.

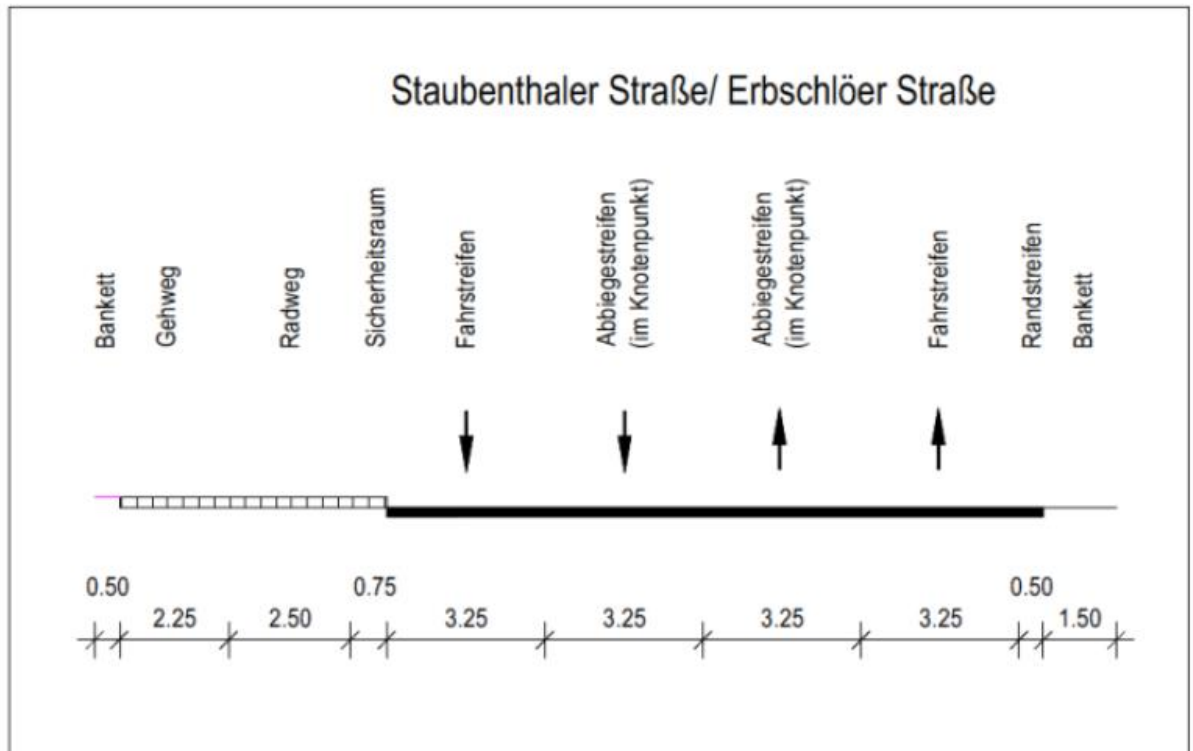
Zur Reduzierung des Querneigungsknicks und zur Vermeidung eines Grates zwischen den Querneigungen der Hauptfahrbahn und den südlichen Ein- und Ausfahrtrampen an beiden Knotenpunkten werden die Verwindungsstrecken entsprechend in die Rampe gelegt bzw. in den Rampenanschlussbereichen die Radien auf $R = 1.000 \text{ m}$ vergrößert, um in der Rampe negative Querneigungen zu ermöglichen.



Die untergeordneten Staubenthaler Straße und Erbschlöer Straße behalten ihren einbahnigen Querschnitt mit zwei durchgehenden Fahrstreifen von je 3,25 m bei, zuzüglich Abbiegestreifen in den Knotenpunktarmen. Neben einem Sicherheitsraum von 0,75 m zur Fahrbahn werden auf der jeweils westlichen Straßenseite ein straßenbegleitender Radweg im Zweirichtungsverkehr und ein Gehweg angeordnet.



Im Bereich der Brückenbauwerke wird am östlichen Fahrbahnrand jeweils ein 1,0 m breiter Notgehweg entlang der Bauwerkswand angeordnet.



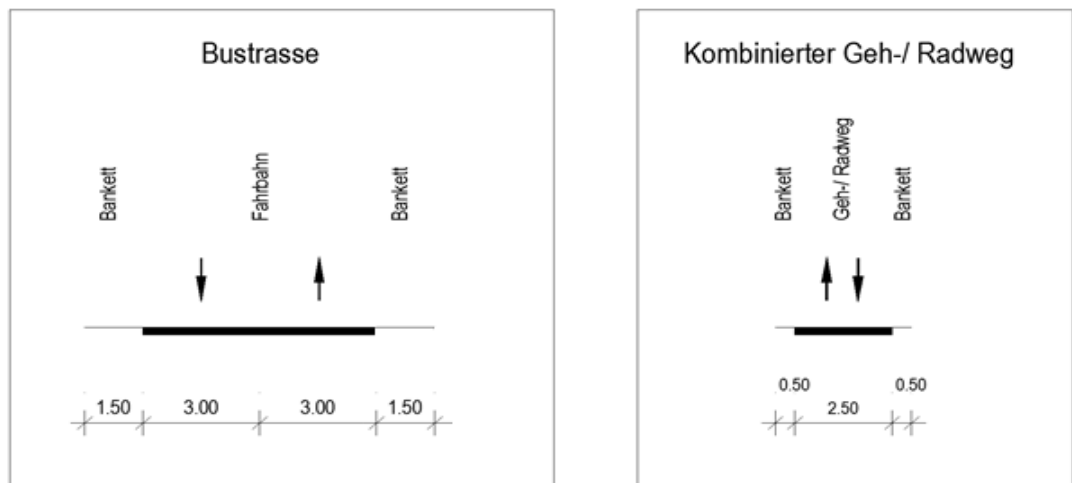
Die nördlich der L 419 geplante Bustrasse verbindet den Erich-Hoepner-Ring mit der Straße "Am Schmalenhof", und dient der Aufnahme des ÖPNV, der Anbindung des Sportplatzes sowie als nördlicher Verbindungsweg für Radfahrer sowie weiterer Verkehre mit einer Höchstgeschwindigkeit zwischen 25 km/h und 60 km/h. Planungsgrundlage für die Gestaltung des Querschnitts ist die RASt 06. Aufgrund der Randbedingungen und Zwangspunkte (siehe Kap. 4.3.2) ist kein geführter Entwurf und damit keine typische Entwurfsituation nach RASt 06 möglich bzw. passend.

Die Bustrasse erhält in Abstimmung mit der WSW mobil GmbH eine Fahrbahnbreite von 6,00 m und wird zwischen der mittig angeordneten



Bushaltestelle (Höhe zukünftige Parkbrücke) und dem Erich-Hoepner-Ring mit einem einseitig angeordneten Gehweg ausgestattet.

Die entlang der L 419 frei trassierten gemeinsamen Geh-/Radwege erhalten eine befestigte Breite von 2,50 m, Bankette von 0,50 m und einer einseitig angeordneten Versickerungsmulde von 1,0 m Breite, sofern sich der Querschnitt im Einschnitt befindet. Im Dammbereich mit Höhenunterschieden von 2 m und höher wird das Bankett auf 0,75 m aufgeweitet, um ein Geländer zum Schutz vor Abstürzen anzuordnen. Abweichend davon werden die Geh-/Radwege, die auch von Rettungsfahrzeugen oder forstwirtschaftlichem Verkehr genutzt werden dürfen, mit einer befestigten Breite von 4,00 m angelegt (die südlich der Trasse gelegenen Wege zwischen dem westlichen Bauanfang und „Am Knöchel“ sowie zwischen der Straße „Zur Wolfskuhle“ und dem östlichen Bauende).



6.1.3.5.2 Fahrbahnbefestigung

Beide Richtungsfahrbahnen der L 419 werden gemäß den Anforderungen der RStO 12, die Fahrbahnen des nachgeordneten Straßennetzes in Asphaltbauweise gemäß den Anforderungen der RStO 12 und der ZTV Asphalt ausgeführt. Fahrbahnen der Bk 3,2 bis Bk 100 unterliegen grundsätzlich besonderen Beanspruchungen, die bei der Ermittlung der Belastungsklasse mit den Faktoren f_2 (Fahrstreifenbreitenfaktor) und f_3 (Steigungsfaktor) und bei der Auswahl des Asphaltmischguts berücksichtigt werden. Die straßenbegleitenden Geh-/Radwege, Sicherheitsstreifen,

Straße	Standardbauweise	Schichtenaufbau	
- Fahrbahnen „Erbschlöer Straße“	RStO 12 Tafel 1 Zeile 1 Bk 10	Asphaltdeckschicht Asphaltbinderschicht Asphalttragschicht <u>Frostschuttschicht</u> Gesamtdicke	3,5 cm 8,5 cm 14,0 cm <u>44,0 cm</u> 70,0 cm
- Fahrbahn „Kurfürstenstraße“ (Abschnitt 1)	RStO 12 Tafel 1 Zeile 1 Bk 1,8	Asphaltdeckschicht Asphalttragschicht <u>Frostschuttschicht</u> Gesamtdicke	4,0 cm 16,0 cm <u>45,0 cm</u> 65,0 cm
- <i>Fahrbahn der Bustrasse</i>	<i>RStO 12 Tafel 1 Zeile 1 Bk 3,2</i>	<i>Asphaltdeckschicht Asphalttragschicht <u>Frostschuttschicht</u> Gesamtdicke</i>	<i>10,0 cm 12,0 cm <u>43,0 cm</u> 65,0 cm</i>
- Fahrbahn „Kurfürstenstraße“ (Abschnitt 2) - Zufahrt Erbschlö 82 - Zufahrt Oberbergische Straße 257, 259 - Überführung Parkbrücke	RStO 12 Tafel 1 Zeile 1 Bk 0,3	Asphaltdeckschicht Asphalttragschicht <u>Frostschuttschicht</u> Gesamtdicke	4,0 cm 10,0 cm <u>36,0 cm</u> 50,0 cm
Pkw-Stellplätze	RStO 12 Tafel 3 Zeile 4 Bk 0,3	Betonsteinpflaster Pflastersand Asphalttragschicht (WDA) <u>Frostschuttschicht</u> Gesamtdicke	8,0 cm 4,0 cm 10,0 cm <u>28,0 cm</u> 50,0 cm
Geh-/Radwege, Überführung Parkbrücke	gemäß Aus- baustandard der Stadt Wuppertal (Oberbau > Stan- dardbauweise DWA-A 904, Bild 8.3, Zeile 3 Sp. 5)	Asphaltdeckschicht Asphalttragschicht <u>Frostschuttschicht</u> Gesamtdicke	2,5 cm 8,0 cm <u>24,5 cm</u> 35,0 cm
Straßenbegleitende Geh-/Radwege in Pflasterbauweise	gemäß Aus- baustandard der Stadt Wuppertal	Betonsteinpflaster Pflastersand Asphalttragschicht (WDA) <u>Frostschuttschicht</u> Gesamtdicke	8,0 cm 4,0 cm 8,0 cm <u>15,0 cm</u> 35,0 cm



Fahrbahnteiler und Dreiecksinseln werden in Pflasterbauweise hergestellt.

Die separat geführten gemeinsamen Geh-/Radwege nördlich und südlich der L 419 einschließlich der Überführung der L 419 erhalten eine Wegebefestigung aus Asphalt.

6.1.3.5.3 Böschungsgestaltung

Böschungen werden gemäß RAA als Regelböschungen mit einer Neigung von 1:1,5 im Streckenabschnitt der L 419 einschl. der Rampen ausgebildet. Der Geländeschnittpunkt wird an Abschnitten ohne Lärmschutzwand ausgerundet bzw. am Böschungsfuß mit einer Versickerungsmulde versehen.

An Geländesprüngen, deren Höhenunterschiede aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht durch Böschungen ausgeglichen werden können, werden Stützwände angeordnet. In einigen Abschnitten ist der Bau von Stützwänden vorgesehen.

6.1.3.5.4 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten

Anordnung der Knotenpunkte

Im Streckenverlauf des 1. Bauabschnitts sind drei Knotenpunkte für die Querung der kreuzenden Verkehrswege Staubenthaler Straße, Forstweg im Bereich der Ronsdorfer Anlagen und Erbschlöer Straße zu berücksichtigen. Die beiden untergeordneten Straßen Staubenthaler Straße und Erbschlöer Straße werden von der L 419 mit Hilfe von Brückenbauwerken überquert und sind über Rampen als Teilknotenpunkte mit der L 419 verbunden.



Nr.	Bau-km	Übergeordnete Straße	Untergeordnete Straße	Art der Verknüpfung
KP 01	1+600.929	L 419	L 417 (Staubenthaler Straße)	teilplanfrei
KP 02	2+336.888	L 419	Forstweg	planfrei
KP 03	2+800.761	L 419	K 3 (Erbschlöer Straße)	teilplanfrei

Da die empfohlenen Mindestabstände zwischen den Knotenpunkten gemäß RAA nicht eingehalten werden können, werden zwischen den Ein- und Ausfahrrampen der beiden Anschlussstellen KP 01 und KP 03 zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durchgehende Verflechtungsstreifen vorgesehen.

Die beiden Anschlussstellen werden in ihrer Grundform jeweils nördlich der L 419 mit einem Viertelkleblatt und südlich zur Vermeidung des Eingriffs in die privaten Grundstücke als Raute ausgebildet. Die Anbindungen der Ein- und Ausfahrrampen an das untergeordnete Straßennetz erfolgen plangleich und signalgesteuert.

Der Busverkehr wird von der Parkstraße auf das nachgeordnete Straßennetz verlagert. Hierfür wird die verlängerte und mit der Heinz-Fangman-Straße verbundene Staubenthaler Straße mitgenutzt. Parallel zur L 419 wird der Erich-Hoepner-Ring mit der Straße „Am Schmalenhof“ verbunden. Somit kann der Busverkehr zukünftig zwischen dem Lichtscheider Kreisel und der Staubenthaler Straße sowie zwischen der Staubenthaler Straße und der Erbschlöer Straße abseits der L 419 geführt werden.



Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte

Die Rampen der beiden Knotenpunkte L 419/Staubenthaler Straße und L 419/Erbschlöer Straße werden der Rampengruppe II nach RAA zugeordnet. Es kommen Rampentypen mit direkter und indirekter Führung zur Anwendung.

Die Rampenquerschnitte wurden gemäß den Einsatzbedingungen der RAA bestimmt. Ausgehend von einer Verkehrsstärke unter 1.350 Kfz/h sind für die Ein- und-Ausfahrrampen einstreifige Rampenquerschnitte vorgesehen. Die geplante Zweistreifigkeit der Ausfahrrampen resultiert aus der Leistungsfähigkeitsberechnung der signalisierten Knotenpunkte am Anschluss an das untergeordnete Straßennetz. Die Ein- und Ausfahrbereiche werden gemäß den Vorgaben der RAA mit parallelen Ein- und Ausfädelungstreifen des Typs E1 und A1 versehen. Ausnahmen bilden die Abschnitte zwischen den Knotenpunkten Lichtscheider Kreisel/Staubenthaler Straße und Erbschlöer Straße, in denen die Ein- und Ausfahrten in den Verflechtungsbereichen stattfinden.

Nach RAA ergibt sich für Steigungsstrecken (Rampen) ein Grenzwert der Längsneigung von +6 %. Diesen Grenzwert überschreitet die nördliche Einfahrtrampe von der Staubenthaler Straße auf die L 419 um 1,1 %. Zwangspunkte hierfür sind die festgelegte Gradientenlage der Staubenthaler Straße und der L 419 sowie die angrenzende bestehende Bebauung, die die Länge der Rampe begrenzt. Die maximal zulässige Schrägneigung von 9 % (RAA Abschn. 6.4.3.2) wird bei Ausführung der geplanten Querneigung mit 4 % nicht überschritten (sSchräg = 7,85 %).

Optimierungen an den Gradienten der kreuzenden Verkehrswege sind hierbei ohne signifikante Verbesserungen untersucht worden. Der zu überwindende Höhenunterschied bleibt aufgrund der fixen Größen für lichte Durchfahrts- und Konstruktionshöhe der Bauwerke stets annä-



hernd gleich. Die Länge der Rampen zur Überwindung dieses Höhenunterschiedes wurde innerhalb der zur Verfügung stehenden Flächen weitgehend maximiert. Trotzdem ergibt sich aus dieser Zwangslage in innerstädtischer, angebaute bzw. siedlungsnaher Lage im Rahmen zulässiger Trassierungsparameter die Notwendigkeit, Werte im Grenzwertbereich zu verwenden. Die für den Rampentypus angestrebten Geschwindigkeiten werden mit den verwendeten Parametern für Lage- und Höhenplanung nicht erreicht. Die durchgeführte Haltesichtweitenermittlung hat jedoch den Nachweis von 50 km/h ergeben, was für den innerstädtischen Raum eine befriedigende Lösung darstellt.

Sichtfelder

Für die Einfahrtrampen wurden die Sichtweiten auf die übergeordnete Strecke gemäß RAA überprüft. Die Annäherungssicht (Einfahrtsichtweite) wurde entsprechend RAA für das minimale Sichtfeld nachgewiesen. Ein Nachweis der Anfahrtsicht entfällt. Der Anschluss der Rampen an die untergeordneten Straßen Staubenthaler Straße und Erbschlöer Straße erfolgt über plangleiche Knotenpunkte. Die Sichtfelder wurden gemäß RAL 2012 bzw. RAS 2006 (Stadtstraßenbereich) überprüft. Für sämtliche Knotenpunkte im Planungsgebiet wurden die Sichtfelder für die Haltesicht, die Anfahrtsicht und die Annäherungssicht nach den Vorgaben der oben genannten Richtlinien für plangleiche Knotenpunkte ausgebildet. Die Sichtdreiecke sind in den Lageplänen dargestellt.

Befahrbarkeit

Die Knotenpunktbefahrbarkeit wurde mittels Schleppkurven überprüft. Zur Bemessung wurde für die zweistreifigen Abbiegebeziehungen der Lastzug mit einem parallel fahrenden Lieferwagen angesetzt. Für Ein- und Abbieger mit einem Fahrstreifen der Lastzug. Für untergeordnete Abbiegebeziehungen (Zufahrten, Wege, Überfahrten) wurde ein 3-achsiges Müllfahrzeug angesetzt.



Wegen des großen Flächenbedarfs für die Schleppkurve des linkseinbiegenden Lastzugs von der südlichen Rampe in die Staubenthaler Straße in Richtung Norden wird der rechte Fahrbahnrand nach dem Kreuzungspunkt bis zur Brücke der Staubenthaler Straße auf einer Länge von ca. 20 m um bis zu 4 m aufgeweitet.

Der Abschnitt der Bustrasse zwischen Erich-Hoepner-Ring und der Straße „Am Schmalenhof“ wird so nah wie möglich an die L 419 herangeführt. Hier mündet die Rampe der Parkbrücke in die Bustrasse. Diese stellt einen Zwangspunkt dar, da eine bestimmte Entwicklungslänge und entsprechende Radien benötigt werden, um die Befahrbarkeit von Wartungsfahrzeugen zu ermöglichen.

Der Schleppkurvennachweis wurde zusätzlich für die Umfahrungen der beiden Regenrückhaltebecken mit dem 3-achsigen Müllfahrzeug erbracht. Für den Weg von der Bustrasse über die Parkbrücke in die Ronsdorfer Anlagen südlich der L 419 wurde das größte genutzte Fahrzeug beim Betreiber abgefragt. Da die Angaben zu diesem Spezialfahrzeug nur unzureichend für eine Nachbildung in entsprechenden CAD-Programmen war (Überhänge vorn/hinten, Achsstand, Spurweite), wurde vereinfachend das nächstgrößere Fahrzeug aus der FGSV-Bibliothek der Standardschleppkurven gewählt. Der Nachweis der Befahrbarkeit, insbesondere der gewählten Wegebreite und der Kurvenradien, wurde mit dem 3-achsigen Müllfahrzeug erbracht.

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes von Knotenpunkten und Koordinierungen

Die einzelnen Teilknotenpunkte der L 419 mit der Staubenthaler Straße und der Erbschlöer Straße müssen aus Leistungsfähigkeitsgründen jeweils mit Lichtsignalanlagen ausgestattet werden. Sämtliche im Planungsgebiet sowie in unmittelbar angrenzenden Bereichen geplanten Lichtzeichenanlagen (LZA) werden hinsichtlich ÖPNV-Bevorrechtigung



ausgestattet und darüber hinaus eng koordiniert geschaltet. Im Bereich der signalisierten Knotenpunkte ist in den Rampen eine zweistreifige Verkehrsführung getrennt nach Links- und Rechtsabbieger vorgesehen. Ferner werden für die Linksabbieger der Staubenthaler Straße und der Erbschlöer Straße insbesondere unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit jeweils separate Abbiegestreifen angelegt.

Die beiden neuen Knotenpunkte zur Abbiegung im Zuge der Staubenthaler Straße haben einen Abstand von etwa 140 m. Südlich der Anschlussstelle befindet sich in einem Abstand von etwa 80 m ein weiterer Knotenpunkt mit der „Kurfürstenstraße“. Aufgrund der geringen Abstände der drei genannten Knotenpunkte ist eine enge Koordinierung der Schaltung der Signalanlagen erforderlich. Die beiden neuen Knotenpunkte zur Abbiegung im Zuge der Erbschlöer Straße haben einen Abstand von etwa 120 m. Südlich dieser Anschlussstelle befindet sich in einem Abstand von etwa 150 m ein weiterer Knotenpunkt mit der Otto-Hahn-Straße. Auch in der Erbschlöer Straße müssen die beiden neuen Signalanlagen an den Rampen eng miteinander koordiniert betrieben werden.

Auf Grundlage der maßgebenden Prognoseverkehrsstärken (vgl. IVV 2015) erfolgen eine verkehrstechnische Bemessung der Signalprogramme und anschließend die Berechnung der Kapazität und der Qualität des Verkehrsablaufs. Dazu wurden die aktuellen Berechnungsverfahren aus dem HBS herangezogen. Dabei ist jedoch grundsätzlich zu beachten, dass die angegebenen Verfahren von einer ungestörten zufälligen Ankunftsverteilung der Fahrzeuge ausgehen. In der vorliegenden Situation ist durch die enge Nachbarschaft der einzelnen Teilknotenpunkte mit pulkartigen Fahrzeugankünften und gegenseitigen Wechselwirkungen zu rechnen. Die Verkehrsqualität der einzelnen Teilknotenpunkte kann mit den Berechnungsverfahren aus dem HBS somit nicht vollständig beurteilt werden. Daher wurde, bereits auf Grundlage der Ergebnisse



der „Verkehrsuntersuchung zum Neubau der L419n in Wuppertal-Ronsdorf mit Anschluss an die BAB 1“ vom 07.05.2015 (mit Prognosejahr 2025), ergänzend zu den Berechnungen eine mikroskopische Verkehrsflusssimulation durchgeführt und die verkehrstechnische Funktionsfähigkeit der einzelnen Knotenpunkte im Netzzusammenhang nachgewiesen. Diese Nachweise gelten auch für die „Verkehrsuntersuchung mit Prognosejahr 2030“ vom 27.05.2019.

Für den Knotenpunkt Staubenthaler Straße wurde ermittelt, dass mit dem entwickelten Ausbaustand und einem darauf abgestimmten Signalisierungskonzept die zu erwartenden Prognoseverkehrsstärken an dem Knotenpunktsystem der Staubenthaler Straße jederzeit leistungsfähig abgewickelt werden können. An den drei Knotenpunkten liegen die mittleren Zeitverluste in der Morgen- und der Nachmittagsspitzenstunde für alle Verkehrsströme unterhalb von 50 Sekunden (Grenzwert der Stufe C), so dass diesen Knotenpunkten eine befriedigende Verkehrsqualität (Stufe C) zugeordnet werden kann.

Für den Knotenpunkt Erbschlöer Straße wurde ermittelt, dass mit dem entwickelten Ausbaustand und einem darauf abgestimmten Signalisierungskonzept die zu erwartenden Prognoseverkehrsstärken an dem Knotenpunktsystem der Erbschlöer Straße jederzeit leistungsfähig abgewickelt werden können. An den drei Knotenpunkten liegen die mittleren Zeitverluste in der Morgen- und der Nachmittagsspitzenstunde für alle Verkehrsströme unterhalb von 70 Sekunden (Grenzwert der Stufe D), so dass diesen Knotenpunkten eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität (Stufe D) zugeordnet werden kann.

Insgesamt wurde mit Hilfe der Berechnungsverfahren aus dem HBS sowie der mikroskopischen Verkehrsflusssimulation für alle relevanten Knotenpunkte und Teilknotenpunkte des 4-streifigen Ausbaus der L 419 (1. BA) ein leistungsfähiger Ausbaustand entwickelt, der in Kombination mit einem entsprechenden Signalisierungskonzept in der Lage ist, die zu



erwartenden Prognoseverkehre mit einer mindestens ausreichenden Verkehrsqualität (Stufe D oder besser) abzuwickeln.

Führung von Wegeverbindungen in Knotenpunkten und Querungsstellen, Zufahrten

Knotenpunkt Staubenthaler Straße

Derzeit endet die Staubenthaler Straße von Süden kommend mit der Einmündung in die Parkstraße. Zukünftig wird die Staubenthaler Straße als Unterführung geradlinig bis in das Gelände des nördlich anschließenden Engineering-Parks durchgeführt und bindet dann nördlich der L 419 an die Heinz-Fangman-Straße an. Da es sich bei der Staubenthaler Straße um eine überwiegend angebaute Straße handelt, wird die Kategorie des Abschnitts südlich der L 419 als Hauptstraße (HS III gemäß RIN) festgelegt.

Charakterisiert werden solche Hauptverkehrsstraßen vor allem durch ihre Verbindungs- und Sammelfunktionen, die Aufnahme von ÖPNV-Linien und überwiegend plangleiche Knotenpunkte, sämtliche Kriterien werden hier erfüllt. Hinsichtlich der straßenrechtlichen Widmung handelt es sich um eine Landesstraße (L 417).

Der neu zu errichtende Abschnitt nördlich der L 419, der die Verbindung zur Heinz-Fangman-Straße darstellt, dient der Erschließung mit Sammelfunktion für einmündende Straßen und Wege sowie der Aufnahme von ÖPNV-Linien. 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 gesondert zugelassene Verkehrsmittel sollen diese Verbindung nutzen dürfen. Der neu zu errichtende Abschnitt wird in die



Kategorie Erschließungsstraße (ES IV gemäß RIN) eingestuft. Hinsichtlich der straßenrechtlichen Widmung handelt es sich um eine Gemeindestraße.

Mit dem Ausbau der L 419 wird die Staubenthaler Straße auf einer Länge von 380 m grundhaft ausgebaut und der neuen Höhensituation angepasst. Auf dem Planungsabschnitt entstehen drei aufeinanderfolgende Knotenpunkte, die signaltechnisch aufeinander abgestimmt werden.

1. Staubenthaler Straße/Kurfürstenstraße
2. Staubenthaler Straße/Südliche Ein- und Ausfahrrampen der L 419
3. Staubenthaler Straße/Nördliche Ein- und Ausfahrrampen der L 419

Auf der westlichen Seite erhält die Staubenthaler Straße einen Radweg im Zweirichtungsverkehr, der im Abstand von 0,75 m straßenbegleitend neben der Fahrbahn geführt wird. Daneben verläuft ein Gehweg mit einer Querschnittsbreite von 2,25 m.

Knotenpunkt Erbschlöer Straße

Die Erbschlöer Straße wird als Unterführung unter der L 419 hindurchgeführt. Südlich der L 419 handelt es sich bei der Erbschlöer Straße um eine überwiegend angebaute Straße, somit wird die Kategorie dieses Abschnitts als HS IV gemäß RIN festgelegt. Charakterisiert werden solche Hauptverkehrsstraßen vor allem durch ihre Verbindungs- und Sammelfunktionen, die Aufnahme von ÖPNV-Linien und überwiegend plangleiche Knotenpunkte. Sämtliche Kriterien werden hier erfüllt. Hinsichtlich der straßenrechtlichen Widmung handelt es sich um eine Kreisstraße. Der nördlich der L 419 anschließende Straßenabschnitt mit dem Namen „Erbschlö“ dient als Anliegerstraße sowie der Aufnahme von ÖPNV-Linien und wird daher in die Kategorie ES V eingestuft. Hinsichtlich der straßenrechtlichen Widmung handelt es sich um eine Gemeindestraße.



Mit dem Ausbau der L 419 wird die Erbschlöer Straße auf einer Länge von 385 m grundhaft ausgebaut und der neuen Höhensituation angepasst. Auf dem Planungsabschnitt entstehen zwei aufeinanderfolgende Knotenpunkte, die signaltechnisch aufeinander abgestimmt werden.

1. Erbschlöer Straße/Südliche Ein- und Ausfahrrampen der L 419

2. Erbschlöer Straße/Nördliche Ein- und Ausfahrrampen der L 419

An den Einmündungen Otto-Hahn-Straße und Am Schmalenhof werden nur geringfügige Anpassungsarbeiten an den Bestand erforderlich.

Auf der westlichen Seite erhält die Erbschlöer Straße analog der Staubenthaler Straße einen Radweg im Zweirichtungsverkehr, der im Abstand von 0,75 m straßenbegleitend neben der Fahrbahn geführt wird. Daneben verläuft ein Gehweg mit einer Querschnittsbreite von 2,25 m. Vom nördlichen Knotenpunkt bis zur Einmündung Am Schmalenhof wird, bedingt durch die angrenzende Bebauung, der getrennte Geh-/Radweg als gemeinsamer Geh-/Radweg mit einer Breite einschließlich Trennstreifen von 3,00 m geführt.

Forstwirtschaftlicher Verkehr

Bei Bau-km 2+337 (L 419) wird eine Querung für den forstwirtschaftlichen Verkehr innerhalb der Ronsdorfer Anlagen geplant. Die Überquerung erfolgt mit der geplanten Parkbrücke als Überführungsbauwerk.

Ausgehend von einer geringen Verkehrsbedeutung für den forstwirtschaftlichen Verkehr wurde die Fahrbahnbreite aus dem Raumbedarf für Nutzfahrzeuge (Schlepper mit Anhänger, in Abstimmung mit dem Ronsdorfer Verschönerungsverein, siehe 4.5.2, Befahrbarkeit) ermittelt. Der Verkehrsraum für den einstreifigen Verbindungsweg auf der Brücke setzt sich zusammen aus der Fahrstreifenbreite von 4,00 m zzgl. seitlicher Sicherheitsräume von je 2,0 m, so dass die lichte Breite auf dem Bauwerk 8,00 m beträgt.



Um eine Längsneigung von 6 % nicht zu überschreiten wurde eine kurvige Trassenführung des Wirtschaftsweges auf der nördlichen Seite der Brücke vorgesehen.

Bustrasse

Um den ÖPNV künftig abseits der L 419 führen zu können, wird parallel der Erich-Hoepner-Ring mit der Straße „Am Schmalenhof“ verbunden. Die Straße dient vornehmlich als Sammelstraße und wird daher in die Kategorie Erschließungsstraße (ES IV gemäß RIN) eingestuft. Hinsichtlich der straßenrechtlichen Widmung handelt es sich um eine Gemeindestraße.

Die Bustrasse ist ausschließlich für die Benutzung von Ver- und Entsorgungsfahrzeugen, landwirtschaftlichem Verkehr des Ronsdorfer Verschönerungsvereins und Bussen des öffentlichen Personennahverkehrs sowie die Abwicklung von Radverkehren und sonstigen Verkehren zwischen 25 km/h und 60 km/h vorgesehen.

Aufgrund der Ausweisung als Kraftstraße ist die L 419 von Fahrzeugen die gemäß ihrer Bauart eine Geschwindigkeit von 60 km/h nicht unterschreiten, befahrbar. Eine Nutzung der Bustrasse als Durchfahrtsstraße für den Individualverkehr wird daher ausgeschlossen.

Sonstige Verkehrsteilnehmer die von der Blombachtalbrücke kommen und diesen Anforderungen nicht genügen, können beim Knotenpunkt Erbschlöer Str. über die K 3 in Richtung Ronsdorf fahren, um über die Lüttringhauser Str., Staasstraße und die L 417 (Staubenthaler Str.) die L 419 zu queren und weiter über die neu geplante Busverknüpfungshaltestelle und die Heinz-Fangman-Straße bis zum Lichtscheider Kreisel zu gelangen. Die Lüttringhauser Str. und die Staasstraße sind Einbahnstraßen. In der Gegenrichtung kann im Bereich der Einbahnstraße die L 417 weiter bis zum Knotenpunkt L 417 / K 3 befahren werden.



Hierdurch entsteht eine um ca. 2,8 km und 6 Minuten verlängerte Fahrstrecke für diese Fahrzeuge. Die Stadt Wuppertal kann jedoch als zuständiger Straßenbaulastträger durch entsprechende Widmung die Benutzung der Bustrasse und des Erich-Hoepner-Rings freigeben. Es wird im Übrigen darauf hingewiesen, dass Mofas gem. § 2 Abs. 4 S. 5 StVO außerhalb geschlossener Ortschaften Radwege benutzen dürfen und diese Verkehre somit entlang der L 419 abgewickelt werden können.

Aufgrund der dadurch resultierenden geringen Begegnungshäufigkeit zwischen den Bemessungsfahrzeugen wird in Kurven auf eine Fahrbahnverbreiterung für den Begegnungsfall verzichtet.

Im Kurvenbereich wird die Inanspruchnahme des Gegenfahrstreifens zugelassen.

Zufahrt des Wohngebiets Zur Wolfskuhle

Die Zufahrt zu dem Wohngebiet der Straße „Zur Wolfskuhle“ wird zukünftig nicht mehr direkt von der Parkstraße aus möglich sein. Die Erschließung der Grundstücke erfolgt über die Kurfürstenstraße, die im hinteren Teil ausgebaut wird.

In vielen Einwendungen wird die Erschließung der Straße Zur Wolfskuhle über die Elfriede-Stremmel-Straße statt über die Kurfürstenstraße gefordert. Durch die Erschließung über die Kurfürstenstraße würde die Wohnqualität massiv beeinträchtigt sowie hohe Kosten für die Anwohnenden erhoben werden.

Der Vorhabenträger hat zu den Einwendungen ausführlich Stellung genommen. Zusammenfassend wurde durch den Vorhabenträger darauf hingewiesen, dass bezüglich der Erschließungsmöglichkeiten der Wolfskuhle umfangreiche Abstimmungen mit der Stadt Wuppertal stattgefunden hätten. Bereits bei einem Abstimmungstermin im Jahr 2012 zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Wuppertal habe sich die Stadt



Wuppertal gegen die Erschließung der Wolfskuhle über die Elfriede-Stremmel-Straße und stattdessen für die Erschließung über die Kurfürstenstraße ausgesprochen. Im Jahr 2018 sei seitens der Stadt Wuppertal erläutert worden, dass zum Zeitpunkt der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 287 die Möglichkeit der Erschließung über die Kurfürstenstraße nicht gegeben war, da die L 419/Parkstraße eine solche Erschließung flächenmäßig verhindert hat. Durch den Ausbau und die geplante Verschiebung der Trasse in Richtung Norden sei die Erschließung über die Kurfürstenstraße erst möglich geworden. Für die Erschließung über die Elfriede-Stremmel-Straße müsse erheblich in bestehende, gewachsene Nutzungsstrukturen eingegriffen werden. Die heutige Grundstücksnutzung müsse zu Gunsten des Straßenbaus aufgegeben werden und die betroffenen Wohngrundstücke würden dadurch faktisch durchschnitten. Die geplante Erschließung habe eine geringere Grundstücksinanspruchnahme zur Folge. Die verlängerte Kurfürstenstraße sei darüber hinaus keine Durchgangsstraße, sie diene lediglich dem Anliegerverkehr für wenige Wohnhäuser, sodass mit einer Beeinträchtigung der Wohnqualität nicht zu rechnen sei. Bei der Verlängerung der Kurfürstenstraße handele es sich um eine notwendige Folgemaßnahme des Ausbaus der L 419, sodass Anwohnende keine Kosten zu tragen hätten.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dem Vorbringen des Vorhabenträgers an und weist die Einwendungen zurück. Bei der Anbindung der Straße Zur Wolfskuhle durch eine Verlängerung der Kurfürstenstraße handelt es sich um eine notwendige Folgemaßnahme im Sinne von § 75 Abs. 1 VwVfG. Eine solche Maßnahme liegt vor, wenn Änderungen an anderen Anlagen, etwa Anpassungen des vorhandenen Wegenetzes an eine planfestgestellte Straße, Versorgungsleitungen, aber auch Flächen zur Durchführung von naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen, etc. erforderlich sind, um die durch das Vorhaben aufgeworfenen Prob-



leme zu bewältigen und über die Anpassung und den Anschluss des Vorhabens nicht wesentlich hinausgehen (vgl. Kämper, in: BeckOK VwVfG, Bader/Ronellenfisch, 60. Edition, Stand: 01.07.2023, § 75 Rn. 3). Diese Voraussetzungen liegen hier vor. Die Anbindung über die Kurfürstenstraße ist angesichts des besonderen Schutzes von Privateigentum im Sinne des Art. 14 GG erforderlich, denn im Gegensatz zu der einwenderseits favorisierten Variante der Anbindung über die Elfriede-Stremmelstraße sind hier keinerlei Grundstücksinanspruchnahmen notwendig. Die Abweichung des Bebauungsplans erklärt sich durch die sich ergebenden Platzverhältnisse, die aus der Trassenverschiebung der L 419 resultieren. Es ist auch nicht, wie zutreffend vom Vorhabenträger dargestellt, mit einem bedeutenden Verkehrsanstieg zu rechnen, da es sich um eine reine Anliegeranbindung für die Straße „Zur Wolfskuhle“ ohne Durchgangsverkehre handelt. Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Zufahrt Oberbergische Straße 257/259

Die Zufahrt zu den Grundstücken der Oberbergischen Straße 257 und 259 wird zukünftig nicht mehr direkt von der Parkstraße aus möglich sein. Die Erschließung der Grundstücke erfolgt rückwärtig über eine neue 116 m lange Zufahrtstraße von der Heinz-Fangman-Straße aus. Die Zufahrtstraße dient gleichzeitig als Feuerwehrezufahrt. Sie erhält am südlichen Ende eine Wendemöglichkeit entsprechend den Vorgaben der Stadt Wuppertal. Die Querschnittsbreite der Zufahrt beträgt durchgängig 5,50 m und berücksichtigt zum einen die breiten Schleppkurven im Kurvenbereich sowie das Begegnen zweier Fahrzeuge auf den geraden Abschnitten.

Zufahrt Erbschlö 82

Analog der Zufahrt zur Oberbergischen Straße 257 und 259 erhält das Grundstück Erbschlö 82 eine rückwärtige Anbindung für die Feuerwehr



mit einer Wendemöglichkeit am Ende. Die Querschnittsbreite der Zufahrt beträgt zwischen 3,00 m und 5,50 m gemäß den Vorgaben der Stadt. Das Begegnen zweier Fahrzeuge wurde aufgrund der Erschließung von nur einem Grundstück für nicht erforderlich gehalten.

Fußgänger- und Radverkehr

Südlich der L 419 wird eine durchgehende Geh- und Radwegverbindung zwischen Lichtscheid und Erbschlö geschaffen. Die Planung sieht vor, den vorhandenen Geh-/Radweg am Planfeststellungsanfang zunächst straßenbegleitend bis zur Straße „Am Knöchel“ weiterzuführen. Die Straße „Am Knöchel“ wird soweit zurückgebaut, dass diese nur noch dem nichtmotorisierten Verkehr (mit Ausnahme von Rettungsfahrzeugen und landwirtschaftlichen Verkehr) dient. Die Staubenthaler Straße erhält eine Querungsmöglichkeit am signalgesteuerten Knotenpunkt mit der Kurfürstenstraße. Danach verläuft der Geh-/Radweg zunächst straßenbegleitend entlang der Kurfürstenstraße und Zur Wolfskuhle und weiter in Richtung Osten in separater Trasse durch die Ronsdorfer Anlagen bis zur Erbschlöer Straße, quert diese am signalgesteuerten Knotenpunkt und verläuft parallel zur L 419 bis zum Planfeststellungsende. Am nordwestlichen Ende des Geh-/Radwegs ist eine Verengung aufgrund von angrenzenden Privatgrundstücken auf eine Breite von 2,50 m vorgesehen.

Hier schließt der Geh-/Radweg an den vorhandenen Geh-/Radweg an. An den Knotenpunkten Staubenthaler Straße und Erbschlöer Straße sowie an der Parkbrücke ist eine Querung der L 419 nach Norden möglich.

6.1.3.5.5 Ertüchtigungsmaßnahmen

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der L 419 ist die Ertüchtigung der direkten Anschlüsse an die Ausbaustrecke erforderlich, um die leistungsfähige Verkehrsabwicklung zu gewährleisten. Hierbei handelt es sich um die Knotenpunkte Jägerhaus und Linde (L 58) östlich der L 419 sowie um den Lichtscheider Kreisel westlich der L 419.



Die Ertüchtigungsmaßnahmen werden außerhalb dieses Planfeststellungsbeschlusses als Fall unwesentlicher Bedeutung gem. § 38 Abs. 4 StrWG NRW behandelt.

Ertüchtigung des Lichtscheider Kreisels

Der Lichtscheider Kreisel bildet die Verbindung der L 418 mit der L 419 und die Anbindung des städtischen Straßennetzes über die Lichtscheider Straße, die Oberbergische Straße und die Obere Lichtenplatzer Straße.

Die Ertüchtigungsmaßnahme des Lichtscheider Kreisels ist bereits abgeschlossen. Mit der Ertüchtigung, die eine zweistreifige Verkehrsführung im Straßenzug L418/419 ermöglicht, wurde auch der Ausbau auf eine zweispurige Abbiegemöglichkeit vom Lichtscheider Kreisel in die Obere Lichtenplatzer Straße vorgesehen. Darüber hinaus wurde eine Linksabbiegemöglichkeit für den Anschluss der mit dem Ausbau der L 419 vorgesehenen Bustrasse an der Einmündung des Schliemannweges zur Oberen Lichtenplatzer Straße geschaffen.

Die Asphaltdecke des Lichtscheider Kreisels wurde vollständig erneuert.

Der Radverkehr wird über benutzungspflichtige gemeinsame Fuß- und Radwege geführt und die Führung des ÖPNV besteht bis zum erfolgten Ausbau der L 419 (1. BA) unverändert fort.

Ein Grunderwerb war für die Ertüchtigungsmaßnahme des Lichtscheider Kreisels nicht erforderlich. Das Baurecht wurde durch den Bebauungsplan Nr. 156 gesichert. Planung und Bau der Maßnahme wurde per Verwaltungsvereinbarung durch den Vorhabenträger an die Stadt Wuppertal übertragen.

Ertüchtigungsmaßnahme Jägerhaus und Linde (L 58)

Die L 419 mündet nach Querung der Blombachtalbrücke über einen Knotenpunkt auf die L 58 mit den Straßen „Jägerhaus“ und „Linde“. Die



Straße „Linde“ führt im weiteren Verlauf zu der AS Wuppertal-Ronsdorf der BAB 1. Zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes der L 58 mit der L 419 sind drei Bauabschnitte vorgesehen. Zuerst soll die L 58 im Ortsteil Linde und danach im beschriebenen Einmündungsbereich verbreitert werden. Abschließend ist die Asphaltdeckensanierung zwischen den ersten beiden Bauabschnitten vorgesehen. Nach Vollendung des vollständigen Ausbaus der L 419 ist ein Rückbau vorgesehen.

Für die Ertüchtigung des Knotenpunktes Jägerhaus und Linde (L 58) ist Grunderwerb erforderlich. Hierfür werden überwiegend Flächen in unmittelbarer Straßennähe in Anspruch genommen, um die Strecke zu verbreitern.

Für detaillierte Regelungen, die die Planung und Bauausführung der Ertüchtigungsmaßnahme betreffen, wurde bereits eine Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Wuppertal geschlossen.

6.1.3.5.6 Einwendungen zum Ausbaustandard

Verkehrsuntersuchung

Ein Großteil der Einwendungen bezweifelt die Richtigkeit der vom Vorhabenträger eingebrachten Verkehrsuntersuchung.

Insbesondere der Einwender P 171 bemängelt zahlreiche angebliche Fehler der Verkehrsuntersuchung. So trägt er u.a. vor, bei dieser handele es sich im Wesentlichen nur um eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2006 und verwende deshalb eine nicht mehr aktuelle und auch ansonsten nicht ausreichende Datengrundlage; auch das Prognosejahr 2025 sei nicht mehr ausreichend. Zahlreiche notwendige Informationen, etwa die Angabe der Zähldauer von Verkehrserhebungen, Quellenangaben der verwendeten Strukturdaten, etc. seien in der Verkehrsuntersuchung nicht enthalten; diese habe auch nicht den



Schwerlastverkehr in ihre Datengrundlagen einbezogen. Zudem wichen die im Erläuterungsbericht angegebenen Verkehrsdaten von denjenigen der Verkehrsuntersuchung ab. Außerdem fordert der Einwender die Anwendung anderer bzw. ergänzender Berechnungsverfahren für die zu prognostizierende Knotenstrombelastung.

Auch die übrigen Einwender haben Bedenken gegen die Verkehrsuntersuchung erhoben. So hat auch der Ronsdorfer Verschönerungsverein die verkehrsfachliche Datengrundlage dieser Untersuchung in Zweifel gezogen und u.a. gefordert, auch die während der Bauzeit auftretenden Verkehrsströme in die Betrachtung miteinzubeziehen. Im Übrigen halten alle Einwender ähnlich wie Einwender P 171 die Datengrundlagen der Verkehrsuntersuchung für veraltet.

Der Vorhabenträger weist den Einwender darauf hin, dass die im Jahr 2019 aktualisierte Verkehrsuntersuchung durchaus das Prognosejahr 2030 zugrunde lege. Die unterschiedlichen Angaben im Erläuterungsbericht und der Verkehrsuntersuchung basierten auf Übertragungsfehlern. Im überarbeiteten Erläuterungsbericht, der im Rahmen des 1. Deckblattverfahrens eingereicht wurde, seien mittlerweile die korrigierten Angaben enthalten.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dem Vorbringen des Vorhabenträgers an und weist die Einwendung von P 171 sowie die übrigen Einwendungen zurück. Die gegen die Verkehrsuntersuchung vorgebrachten Einwände sind inhaltlich unzutreffend und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht geeignet, den vom Landesgesetzgeber festgestellten Bedarf für den Ausbau der L 419 in Frage zu stellen. Nach der Rechtsprechung des BVerwG zielt die Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung u.a. auch darauf ab, das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren (und einen anschließenden Verwaltungsprozess) von



einem Gutachterstreit über die „richtigere“ Verkehrsprognose zu entlasten. Dieser Zweck schließt es aus, den Abwägungsvorgang, den der Gesetzgeber auf dieser Stufe vollzogen hat, unter dem Blickwinkel fachlich zu überprüfen, ob eine andere Verkehrsprognose vorzugswürdig sein könnte. Entscheidend ist allein, ob das Ergebnis der Normsetzung den anzulegenden verfassungsrechtlichen Maßstäben genügt (vgl. BVerwG Urt. v. 07.07.2022 – 9 A 1.21 beck-online-Rn. 44 m.w.N.). Nach der Rechtsprechung des nordrhein-westfälischen Oberverwaltungsgerichts gelten diese Einschränkungen auch für eine durch das LStrAusbauG angeordnete Bedarfsfeststellung (vgl. OVG Münster, Beschluss vom 27.01.2020 - 11 A 509/18 beck-online Rn. 8).

Nach diesen Anforderungen bieten die Kritikpunkte des Einwenders keinen Anlass, die Bedarfsfeststellung des Landesgesetzgebers in Zweifel zu ziehen. Soweit sich die Kritik lediglich auf formale Unstimmigkeiten wie die erwähnten Übertragungsfehler bezieht, hat der Vorhabenträger diese durch das 1. Deckblattverfahren bereits korrigiert. Weiterhin hat der Vorhabenträger in seiner verkehrsgutachterlichen Stellungnahme hinreichend erläutert, dass die von ihm verwendeten verkehrsfachlichen Datengrundlagen immer noch aktuell und ihr Umfang für die Beurteilung der Verkehrsentwicklung ausreichend seien. Die vom Einwender bemängelte Beschränkung auf das Prognosejahr 2025 ist wie vom VT erwähnt durch das 1. Deckblattverfahren nicht mehr aktuell. Die vom Einwender monierten Auslassungen von verkehrsfachlichen Informationen, insbesondere die Angabe von Fernverkehrs- und LKW-Anteilen sowie Aussagen über die Verkehrsentwicklung der Blombachtalbrücke erklären sich dadurch, dass diese teilweise nur in den diversen Anhängen der Verkehrsuntersuchung, nicht aber in deren Textteil enthalten sind. Soweit der Einwender ergänzende Berechnungen fordert, wird noch einmal auf die Rechtsprechung des BVerwG verwiesen, nach der das Planfeststellungsverfahren aufgrund der gesetzlichen Bedarfsfeststellung gerade



von einem solchen Streit über Details der Ermittlungs- und Berechnungsverfahren der Verkehrsuntersuchung befreit werden soll. Auch in Bezug auf das Vorbringen des Ronsdorfer Verschönerungsvereins kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen, welche Relevanz dieser nur temporär während der Bauarbeiten auftretende Verkehr für die Prognose der zukünftig zu erwartenden Verkehrsentwicklung haben sollte.

Autobahnbau

Eine Vielzahl an Einwendungen thematisiert die Besorgnis, dass mit dem vierstreifigen Ausbau der L 419 eine Autobahn realisiert werden solle.

Der Vorhabenträger nimmt hierzu Stellung. Der Straßenzug L 418/L 419 soll als südliche Umgehung der Stadt Wuppertal die stark ausgelastete BAB 46 zwischen dem Sonnborner Kreuz und dem AK Wuppertal-Nord entlasten. Damit die Strecke ihrer Bedeutung für den überregionalen Verkehr im Großraum Wuppertal gerecht werden kann, ist ein vierstreifiger Ausbau der L 419 mit direktem Anschluss an die BAB 1 geplant. Der autobahnähnliche Straßenzug der L 418/L 419 stellt einen Netzschluss zwischen den Autobahnen BAB 46 und der BAB 1 dar. Die Zuordnung der Maßnahme zur Entwurfsklasse EKA 2 (autobahnähnliche Straße) nach RAA ist zutreffend erfolgt. Die Anwendung der RAA ergibt sich, wie o. g. aus der geplanten Dimensionierung der L 419. Eine Stadtautobahn gem. EKA 3 hingegen ist aufgrund der überwiegenden Fernverkehrsrelevanz der L 419, bei geringerer Relevanz für das städtische Straßennetz, nicht gegeben.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Ansicht des Vorhabenträgers. Mit dem Ausbau der L 419 wird ein überregional bedeutsamer Lückenschluss der Verbindung zwischen der BAB 46 und der BAB 1 geschaffen, die den von Westen kommenden ebenfalls vierstreifigen Querschnitt der L 418 aufgreift. Die L 418 stellte für die Planung der L 419 einen Zwangs-



punkt dar, insoweit sie einen autobahnähnlichen vierstreifigen Ausbaustandard vorgibt. Die heutige Parkstraße ist nicht mehr in der Lage, die Verkehre störungsfrei abzuwickeln. Wie bereits dargestellt, ist daher zur Verbesserung des status quo und mit Blick auf die prognostizierten Verkehrszunahmen ein Ausbau mit entsprechender Dimensionierung nach EKA 2 geboten. Ein Ausbau zur Autobahn nach EKA 1 ist vorliegend offensichtlich nicht geplant, da der vorgesehene Ausbaustandard schon die Anforderungen nach EKA 1 gar nicht erfüllen würde. Die Anforderungen an autobahnähnliche Straßen nach EKA 2 sind hinsichtlich der zulässigen Reisegeschwindigkeit geringer als bei EKA 1. Die Realisierung einer Stadtautobahn (EKA 3) ist vorliegend auch nicht möglich. Das Regelwerk für die Planung von Straßen sieht vor, dass eine Straße durch eine eindeutige Charakteristik die jeweilige Netzfunktion widerspiegelt, um die Verkehrssicherheit und Qualität des Verkehrsablaufes zu erhöhen. Eine Stadtautobahn verläuft qua Definition ausschließlich innerhalb einer Ortslage und wird dort überwiegend von städtischem Verkehr genutzt. Mit dem Ausbau der Parkstraße soll hingegen ein Straßenzug (L 418/L 419) geschaffen werden, der im Wesentlichen außerhalb geschlossener Ortschaften verläuft und eine überregionale Netzfunktion aufweist.

Auch wenn mit einem Ausbau nach EKA 3 der Verbrauch an versiegelten Flächen durch Verschmälerung der Fahr- und Mittelstreifen und Verzicht auf Verflechtungsstreifen zwischen Auf- und Abfahrten geringfügig reduziert werden könnte, scheidet im Ergebnis ein Ausbau nach EKA 3 aufgrund der beschriebenen Netzfunktion und Verkehrsbedeutung aus.

Die Planung sieht bereits moderate Anpassungen der Vorgaben der EKA 2 vor (z.B. Reduzierung der Mittelstreifen abweichend zur Vorgabe der RAA von 4,00 m auf 3,00 m), um die durch die Verkehrsanlage in Anspruch genommenen Flächen zu reduzieren. Eine weitergehende Absenkung der Entwurfs- und Betriebsmerkmale nach RAA – hierzu zählt



insbesondere der o.g. Verzicht auf Verflechtungsstreifen – würde sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde negativ auf die Verkehrssicherheit und Qualität des Verkehrsablaufes auswirken, so dass im Ergebnis ein Ausbaustandard von mindestens der Qualitätsstufe D nicht erreicht werden könnte.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

Aufstufungskonzept

In Einwendungen sowie Beiträgen im Erörterungstermin wurde hinterfragt, inwieweit die Aufstufung der L 419 zu einer Bundesstraße rechtlich abgesichert sei und wieso die Planungszuständigkeit beim Land Nordrhein-Westfalen liege.

Der Vorhabenträger führt hierzu aus, dass die Aufstufung nach Bau des 1. BA zur Bundesstraße vorgesehen ist. Danach kann der zweite Bauabschnitt (Anschluss der L 419 an die BAB 1) als eine vom Bund finanzierte Maßnahme in das Planfeststellungsverfahren eingebracht werden und in der Auftragsverwaltung durch das Land Nordrhein-Westfalen ausgeführt werden. Bei der Gesamtmaßnahme mit Anschluss an die BAB 1 handele es sich um einen Ausbaubedarf, der im aktuellen Landesstraßenbedarfsplan festgeschrieben sei. Träger der Straßenbaulast und auch Vorhabenträger des Ausbaus der L 419 ist somit das Land NRW, welches das Planrecht bzw. die Planrechtfertigung aus dem Landesstraßenausbaugesetz erhält.

Dementsprechend kann die Maßnahme derzeit auch nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten sein, der für den Bereich Straßen nur den Ausbaubedarf an der Bundesfernstraßeninfrastruktur (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) regelt. Es besteht jedoch eine Vereinbarung zwischen dem Bundes- und Landesverkehrsministerium aus dem Jahre 2011 über die Abstufung nicht mehr fernverkehrsrelevanter Bundesstra-



ßen, in der, auch beabsichtigte Aufstufungen von Landesstraßen zu Bundesstraßen festgelegt wurden. Hierunter fällt der Streckenzug der L 418 sowie L 419.

Dementsprechend besteht nicht nur ein klarer gesetzlicher Planungsauftrag für den Vorhabenträger bezüglich der Realisierung der L 419, sondern auch eine entsprechende Absichtserklärung seitens des Bundes, die Planung und Realisierung des 2. BA per Auftragsverwaltung durch das Land NRW zu betreiben und zu finanzieren.

Dahingehende Einwendungen werden zurückgewiesen.

Verwendung von Flüsterasphalt

In Einwendungen wird die Verwendung von offenporigem Asphalt (OPA) oder auch Flüsterasphalt zur Lärminderung gefordert.

Der Vorhabenträger äußert hierzu, dass eine Verwendung nicht vorgesehen ist.

Der größte Nutzen von OPA bestehe aus der Minderung von Abrollgeräuschen der Fahrzeuge sowie der Versickerung des Oberflächenwassers. Demgegenüber sei OPA durch den hohen Hohlraumgehalt des Asphalts anfälliger für Verschmutzungen. Diese trügen zu einer deutlich schnelleren Beeinträchtigung des Korngerüsts des OPA bei, was sich negativ auf die Dauerhaftigkeit des Belags, die Verkehrssicherheit und den Fahrkomfort auswirke. Aufgrund der geringen Knotenpunktabstände seien häufige Brems- sowie Beschleunigungsvorgänge während der Verflechtungsvorgänge erforderlich, die den schnellen Verschleiß des OPA förderten. Die Nutzungsdauer werde daher maximal zehn Jahre betragen. Bei Schäden an der Oberfläche müsse zudem stets eine großflächige Erneuerung stattfinden, um die Drainagefähigkeit und lärmindernde Wirkung zu gewährleisten. Bei dem vorgesehenen Querschnitt



der ausgebauten L 419 wäre eine 4+0 Verkehrsführung im Baustellenbereich zur Vermeidung von Streckensperrungen hingegen nicht möglich. Darüber hinaus würden aufgrund der guten Entwässerungsfähigkeiten von OPA spezielle Entwässerungssysteme benötigt, um das Niederschlagswasser umweltgerecht abzuführen.

Die höheren Herstellungskosten und kürzere Lebensdauer im Vergleich zu anderem Asphalt wirke sich deutlich negativ auf die Wirtschaftlichkeit aus. Die aus der Verwendung von OPA resultierenden Lärminderungen würden die geplanten Lärmschutzmaßnahmen darüber hinaus lediglich zu kleinen Teilen ersetzen.

Der Vorhabenträger hat bereits bei der Wahl der Linienführung und Querschnittsgestaltung der L 419, auch aus Gründen des Immissionsschutzes, die Verwendung eines lärmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturbeiwerts $D_{StrO} = -2 \text{ dB(A)}$ vorgesehen.

Die Planfeststellungsbehörde folgt nach reiflicher Abwägung der Ansicht des Vorhabenträgers. Sie erkennt die Vorteile, die mit der Verwendung von OPA verbunden sind, an. Dahingegen stellt sie fest, dass eine Diskrepanz zwischen Kosten und Nutzen von OPA besteht. Die Vorteile im Hinblick auf die Lärminderungen und den Oberflächenwasserabfluss rechtfertigen nicht die hohen Herstellungs- und Unterhaltungskosten von OPA und die damit verbundenen verkehrlichen Einschränkungen. Die vorgesehene Verwendung eines lärmindernden Fahrbahnbelags mit einem Korrekturbeiwerts $D_{StrO} = -2 \text{ dB(A)}$ stellt nach der Ansicht der Planfeststellungsbehörde eine geeignete Maßnahme dar, um den Einwendungen hinsichtlich des Immissionsschutzes entgegenzukommen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.



Linienführung der Bustrasse

In Einwendungen sowie Beiträgen im Erörterungstermin wurde die Linienführung der Bustrasse moniert. Diese müsse näher an die L 419 herangeführt werden, um den Landschaftseingriff zu verringern und wäre, so wie sie geplant sei, zur Abwicklung der ÖPNV-Verkehre ungeeignet. Es sei zudem zu befürchten, dass es durch parkende Fahrzeuge zu Verkehrsbehinderungen und dadurch erheblichen Verspätungen des ÖPNV komme (insbesondere an Spieltagen des TSV 05 Ronsdorf e. V.).

Hierzu führt der Vorhabenträger aus, dass eine Verschiebung des gebogenen Abschnitts der Trasse in Richtung Osten technisch möglich sei, indem man den Radius auf ca. 160 m vergrößere. Die Flächeninanspruchnahme im nördlichen Bereich der Parkanlagen vergrößere sich dadurch allerdings. Die Flächen südlich der Bustrasse, in die dafür ebenfalls eingegriffen werden müsste, stünden hingegen für die Planung der Bustrasse nicht zur Verfügung. Die Lage der Bustrasse sei bereits so weit wie möglich nach Süden verschoben worden. Weitere Optimierungen in diese Richtung seien nicht möglich. Zudem sei dieser Trassenverlauf aufgrund der Gegenradien fahrdynamisch als ungünstig einzustufen. Ergänzend führt der Vorhabenträger aus, dass die ÖPNV-Lösung mit der WSW mobil GmbH, als zuständigem Verkehrsunternehmen, nach betrieblichen und wirtschaftlichen Faktoren sowie Nutzerfreundlichkeit abgestimmt worden sei. Der maximale zeitliche Mehrbedarf werde unter 15 Minuten liegen. Darüber hinaus würden auch die Vorgaben der WSW mobil GmbH bezüglich der Mindestbreiten von Bushaltestellen von 2,50 m eingehalten.

Diese Ansicht teilt die Planfeststellungsbehörde. Es bestehen gemeinsame Planungen des Vorhabenträgers mit dem örtlichen Verkehrsunternehmen, die eine Leistungsfähigkeit der Bustrasse gewährleisten. Eine



Verschlechterung des ÖPNV kann durch die Errichtung von Busverknüpfungshaltstellen ausgeschlossen werden. Aus den dargestellten Gründen kann von einer Neutrassierung bzw. Verschiebung der Bustrasse abgesehen werden, da auch die Mindestbreiten von Bushaltstellen eingehalten werden. Soweit die Einwender Verzögerungen in Folge von fehlerhaft parkenden Verkehrsteilnehmern befürchten, wäre es Sache der Ordnungsbehörden, dieses mögliche Fehlverhalten zu korrigieren. Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

Verkehrskonzept für den kleinmotorigen Verkehr

Eine Vielzahl an Einwendungen befasst sich mit Verkehren, die nach geltender StVO aufgrund ihrer maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit von unter 60 km/h die L 419, die als Kraftfahrstraße ausgewiesen werden wird, nicht befahren dürfen. Insbesondere geht es um die Abwicklung von Verkehren durch Mofas, Motorroller, kleinen E-Fahrzeugen, Elektroroller, Reiter, Kutschen, Fuß- und Radverkehr sowie die Forst- und Landwirtschaft.

Der Vorhabenträger nimmt hierzu ausführlich Stellung (vgl. Abschnitt B Nr. 6.1.3.5.4).

Die durch Einwendungen sowie Beiträge im Erörterungstermin genannten Verkehrsmittel sind in drei Kategorien einzuteilen. Diese sind zum einen Verkehre bis 25 km/h, die insbesondere Elektroroller, den Fuß- und Radverkehr sowie Mofas umfassen. Diese Verkehre können, entlang der L 419 auf den Fuß- und Radverkehrsanlagen abgewickelt werden. Die zweite Kategorie betrifft Verkehre bis 60 km/h. Diese sind insbesondere Motorroller, kleine E-Fahrzeuge sowie der forst- und landwirtschaftliche Verkehr. Für diese Verkehrsmittel wird eine Abwicklung über die Bustrasse zugelassen. Dies ist das Ergebnis von Verhandlungen zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Wuppertal, die als zuständige



Straßenverkehrsbehörde die Beschränkungen der Bustrasse durch entsprechende verkehrliche Anordnungen für die o. g. Verkehrsmittel freigegeben wird. Dadurch entfällt die Notwendigkeit der ca. 2,8 km und 6 min längeren Fahrstrecke. Die dritte Kategorie stellen Reiter und Kutschverkehre dar, die zwar unter 25 km/h unterwegs sind, jedoch Geh- und Radwege nicht mitbenutzen dürfen. Auch diese sollen künftig über die Bustrasse abgewickelt werden.

Die Planfeststellungsbehörde unterstützt die zwischen dem Vorhaben- und Straßenbaulastträger erarbeitete Lösung. Die Nutzbarkeit für die betreffenden Verkehrsmittel wird durch eine entsprechende Widmung der Bustrasse sichergestellt, sodass alle Verkehrsteilnehmenden profitieren. Der anderweitig in Kauf zu nehmende Umweg stellt eine unnötige Belastung der Verkehre dar, die die geplante Krafftahrstraße nicht nutzen können. Zugleich führt die angestrebte Lösung aufgrund der kurzen, für den motorisierten Individualverkehr weiterhin gesperrten Wege zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer und insgesamt zu einer höheren Akzeptanz der Maßnahme. Eine Überlastung der Bustrasse infolge der Mitnutzung durch die v. g. Verkehre ist darüber hinaus nicht zu befürchten. Mithin werden die Einwendungen zurückgewiesen.

Tragfähigkeit der Blombachtalbrücke

Die vorgebrachten Einwendungen sowie Beiträge im Erörterungstermin hinsichtlich der Tragfähigkeit der Blombachtalbrücke beinhalten die Sorge, dass die Blombachtalbrücke für die Abwicklung zunehmender Verkehre nicht geeignet sei.

Der Vorhabenträger weist auf die turnusmäßige Bauwerksprüfung gem. DIN 1076 hin. Danach seien Hauptprüfungen an Ingenieurbauwerken alle 6 Jahre durchzuführen. Bei den Hauptprüfungen seien alle, auch die schwer zugänglichen Bauwerksteile, gegebenenfalls unter Zuhilfenahme



von Besichtigungseinrichtungen, Gerüsten oder Ähnlichem, handnah zu prüfen. Abdeckungen von Bauwerksteilen (z. B. Schutzhauben bei Seilen, Lagermanschetten, Schutzhüllen, Schachtabdeckungen und Ähnliches) seien zu öffnen. Die einzelnen Bauwerksteile seien, soweit nötig, vor dieser Prüfung sorgfältig zu reinigen, um auch versteckte Mängel bzw. Schäden auffinden zu können. Drei Jahre nach einer Hauptprüfung seien die Ingenieurbauwerke einer sog. Einfachen Prüfung zu unterziehen. Die Einfache Prüfung sei, soweit vertretbar, ohne Verwendung von Besichtigungsgeräten oder -einrichtungen als intensive, erweiterte Sichtprüfung durchzuführen.

Die letzte Hauptprüfung der Blombachtalbrücke habe am 23.08.2018 stattgefunden. Dabei sei die Zustandsnote 2,9 erreicht worden, die einen ausreichenden Brückenzustand attestiere. Am 18.01.2022 sei die Einfachprüfung durchgeführt worden. Darüber hinaus bewirke die Änderung der Verkehrsführung keine Erhöhung der Gewichte der einzelnen Fahrzeuge und der im Bemessungsfall auf der Brücke einwirkenden Kräfte und die Umsetzung des 1. BA habe im Übrigen nur geringe Auswirkungen auf den Schwerverkehr, sodass nach derzeitigem Kenntnisstand kein wesentlich beschleunigter Verschleiß und keine Überlastung der Brücke zu erwarten sei.

Die Planfeststellungsbehörde folgt den ausführlichen Erläuterungen des Vorhabenträgers, die verdeutlichen, dass der aktuelle Bauwerkszustand der Blombachtalbrücke auch eine zusätzliche Beanspruchung durch Mehrverkehre zulasse. Durch turnusmäßige Kontrollen ist eine regelmäßige Überprüfung des Gesamtzustandes der Blombachtalbrücke gesichert, sodass auftretende Mängel oder Schäden am Bauwerk zeitnah und technisch richtig behoben werden können. Eine Überlastung der Blombachtalbrücke ist daher nicht zu befürchten. Zudem wird darauf hingewiesen, dass die Planungen für den 2. BA mit Anschluss an die BAB



1 seitens des Vorhabenträgers bereits aufgenommen wurden. Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Verengung des Radwegs vor dem Grundstück Erbschlö 3

Weitere Einwendungen behandeln die Verengung des gemeinsamen Geh- und Radweges auf einem Abschnitt nordwestlich des Knotenpunktes Erbschlö auf eine Breite von 2,40 m. Es wird der Vorschlag getätigt, den Radweg in Richtung Osten zu verschieben, um die Engstelle zu vermeiden.

Der Vorhabenträger führt hierzu aus, dass die Verengung des gemeinsamen Geh- und Radweges auf einer Länge von lediglich ca. 6,00 m vorgesehen sei. Es sei zwar grundsätzlich denkbar, den angrenzenden Fahrstreifen auf bis zu 2,75 m zu verringern, um die fehlenden 10 cm für eine Geh- und Radwegsbreite von 2,50 m zu erreichen. Dies lasse die angewandte RASSt 06 zu. Um die Engstelle im Bereich des Geh- und Radweges über den Fahrstreifen auszugleichen, müsse die Fahrbahn allerdings auf einer Länge von 20,00 m auf 3,15 m verringert werden. Damit könne aber, wenn man vom v. g. Mindestmaß von 2,75 m ausgehe, der notwendige Sicherheitsstreifen zwischen Fahrstreifen und Geh- und Radweg von 0,50 m nicht mehr realisiert werden. Der dann noch fehlende Sicherheitsstreifen von 0,50 m könne nicht zu Lasten der Fahrbahn hergestellt werden.

Eine Verschiebung der gesamten Trasse nach Osten würde auf dieser Seite Privatgrundstücke beanspruchen. Es werde bereits eine Erschließungsrampe für das Grundstück auf der gegenüberliegenden Seite der Engstelle verkürzt und mit größerer Steigung angelegt. Der Eingriff in privates Eigentum, der durch die vorliegende Variante vermieden wurde, werde dadurch vergrößert. Die Eingriffe die bei einer Verschiebung der Trasse in Richtung Osten entstehen würden, seien als unverhältnismäßig in Bezug auf die Engstelle zu bewerten. Außerdem bestünden am



Beginn bzw. Ende der Ausbaustrecke der Erbschlöer Straße Zwangspunkte am Übergang in den Bestand.

Nach Abwägung aller Belange kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Schluss, dass die Verengung des gemeinsamen Geh- und Radweges im Bereich Erbschlö tolerabel ist. Durch die Verengung auf einer Länge von ca. 6,00 m, die die Nutzung des Geh- und Radweges nicht über Maß einschränkt, kann ein Eingriff in das grundgesetzlich besonders geschützte Privateigentum des Einwenders P 30 vermieden werden. Gemäß RASt und ERA sollen die Regelbreiten für Geh- und Radwege zwar durchgängig zur Verfügung stehen, auf kurzen Abschnitten (z.B. in baulich oder umfeldbedingten Zwangspunkten) dürfen diese jedoch unterschritten werden. Um die Sicherheit von Nutzern des Geh- und Radweges zu steigern, darf nicht auf einen regelkonformen Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn verzichtet werden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Verschiebung des Radweges vor dem Grundstück Otto-Hahn-Straße 7

Der Einwender P 229 fordert eine geringere Inanspruchnahme seiner Grundstücksfläche. Die betreffende Fläche des Grundstücks sei im Rahmen des betrieblichen Brandschutzkonzeptes zwingend als Bewegungsfläche der Feuerwehr vorgesehen.

Der Vorhabenträger äußert hierzu, dass zur Verringerung der Inanspruchnahme der Grundstücksfläche des Betriebes der geplante südliche Radweg bereichsweise an die Außenkante des Banketts der südlichen Einfahrrampe des Knotenpunkts Erbschlö verschoben werde. Zum Abfangen der Höhendifferenzen seien dafür abschnittsweise Stützwandkonstruktionen vorgesehen. Damit werde die Grundstücksinanspruchnahme von ca. 2.200 m² auf ca. 820 m² sinken. In einem Ortstermin seien die Bedenken gemeinsam behandelt worden.



Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Ausführungen des Vorhabenträgers zur Kenntnis und begrüßt die deutlich verringerte Inanspruchnahme der Grundstücksfläche des Einwenders. Etwaige Entschädigungsansprüche werden darüber hinaus nicht im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses behandelt, sondern sind Teil des Entschädigungsverfahrens (vgl. Abschnitt C. Nr. 1 dieses Beschlusses).

Die Einwendung wird als erledigt betrachtet.

Angsträume bei Straßenunterquerungen

In Einwendungen wird die Sorge geäußert, dass durch die Errichtung von Fußgängerunterführungen zur Straßenquerung Angsträume und Gefahrenstellen geschaffen werden.

Der Vorhabenträger äußert sich hierzu und gibt an, dass im Rahmen der Ausführungsplanung in Abstimmung mit der Stadt Wuppertal die Erarbeitung von Lösungen zur Vermeidung von Angsträumen bzw. eine Festlegung der entsprechenden Gestaltung erfolgt.

Unter Würdigung der Argumente aus der Einwenderschaft erachtet die Planfeststellungsbehörde die geplante kooperative Erarbeitung von Lösungen zur Vermeidung von Angsträumen und Gefahrenstellen mit der Stadt Wuppertal als ausreichend, um den Ängsten der Bewohnenden wirksam abhelfen zu können. Es wird im Übrigen darauf hingewiesen, dass über die genaue Ausgestaltung der Ausleuchtung sowie optischen Gestaltung der Straßenunterführungen nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens entschieden wird, sondern dies der späteren Ausführungsplanung vorbehalten bleibt.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.



Ausführung der Parkbrücke als Grünbrücke

Von Seiten der Einwender besteht die Forderung, die Parkbrücke als Grünbrücke auszuführen, um so Zerschneidungseffekte durch die geplante L 419 zu minimieren und zur Biotopvernetzung beizutragen.

Der Vorhabenträger nimmt hierzu ausführlich Stellung. Er führt aus, dass durch die Parkbrücke eine barrierefreie Verbindung zwischen Ronsdorf und dem nördlich gelegenen Erholungsraum Scharpenacken geschaffen werde. Als Resultat verbessere sich die Erreichbarkeit gegenüber der heutigen „Ampelsituation“ an der bestehenden Parkstraße um ein erhebliches Maß.

In Bezug auf die Biotopvernetzung gibt der Vorhabenträger an, dass auch die bestehende L 419 eine Barrierewirkung für bodengebundene Tierarten aufweise. Außerdem sei anzumerken, dass der ca. 20 ha große Südteil der Ronsdorfer Anlagen von Wohnbauflächen umgeben sei und nach etwa 500 m (an der tiefsten Stelle) im geschlossenen Siedlungsgebiet von Ronsdorf ende. Die Ronsdorfer Anlagen nördlich und südlich der L 419 beständen überwiegend aus Waldflächen und wiesen insbesondere im Südteil ein dichtes Wegenetz und weitere Freizeitinfrastruktur (Spielplatz, Bolzplatz) auf. Trotz der intensiven Erholungsnutzung hätten die Waldbestände mit Altholzvorkommen und Baumhöhlen nach den Kartierungen der Biologischen Station besondere Bedeutung für Greifvögel und Eulen; so beständen im Südteil mehrere Horstbäume als potenzielle Brutplätze für Greifvögel (2015 besetzter Sperberhorst südlich der L 419) und es seien Jungvögel des Waldkauzes beobachtet worden. Da jedoch alle nachgewiesenen planungsrelevanten Arten flugfähig und nicht unmittelbar bodengebunden seien, sei eine begrünte Brücke aus artenschutzrechtlichen Gründen, insbesondere zur Vermeidung eines Kollisionsrisikos sowie zur Erhaltung der Funktion von Fortpflanzungs-



und Ruhestätten der betroffenen planungsrelevanten Arten, nicht abzuleiten. Die geplante "Parkbrücke" sei darüber hinaus zwar für Fußgänger und Radfahrer sowie den forstwirtschaftlichen Verkehr konzipiert, eine Nutzung durch unempfindliche Groß- und Kleinsäuger sowie Notquerungen von Reh- und Schwarzwild werde dennoch nicht ausgeschlossen. Im Bereich der heutigen Parkstraße seien im Übrigen trotz der derzeitigen ebenerdigen Querungsmöglichkeit keine nennenswerten Tierquerungen beobachtet worden. Nichtsdestotrotz würden zur Vermeidung von Wildunfällen im Bereich der Ronsdorfer Anlagen beiderseits entlang der Ausbaustrecke Wildschutzzäune als Konzept der Wildschutzeinrichtungen zur Vermeidung von Wildunfällen auf der L 419 integriert und zwischen den Lärmschutzwänden aufgestellt. Der Vorhabenträger weist zudem darauf hin, dass die vormals im Landschaftspflegerischen Begleitplan zum Feststellungsentwurf genannten Grünstreifen auf der Parkbrücke im Rahmen des Landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzeptes weder als artenschutzrechtliche Maßnahme noch als sonstige Kompensationsmaßnahme berücksichtigt wurden.

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach reiflicher Abwägung zu dem Ergebnis, dass der Forderung einer Grünbrücke nicht stattgegeben wird. Wie zutreffend durch den Vorhabenträger dargestellt, ergibt sich aus artenschutzrechtlicher Sicht keine Notwendigkeit einer Grünbrücke. Es kommt durch den Ausbau der L 419 zu keiner stärkeren Zerschneidung von Habitaten, da auch die derzeitige Straße bereits eine starke Trennung aufweist. Die geplante Parkbrücke bietet dennoch eine barrierefreie Möglichkeit für Wildquerungen im Einzelfall. Querungen an anderen Stellen des Ausbauabschnitts werden durch entsprechende Wildschutzzäune unterbunden. Insofern stellt die Planung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bereits eine Verbesserung zum status quo dar. Die beobachteten Vögel benötigen die Grünbrücke nicht, da sie flugfähig sind und insoweit nicht auf Querungshilfen angewiesen sind. Für Fußgänger



und Radfahrende werden die Ronsdorfer Anlagen im Übrigen durch die Parkbrücke in ihrer Attraktivität gesteigert, da die Parkbrücke im Hinblick auf die Sicherheit deutliche Vorteile gegenüber der heutigen Situation an der Parkstraße bietet und zugleich eine bessere Verknüpfung der Ronsdorfer Anlagen und des Scharpenackens schafft.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

6.2 Planungsleitsätze

Die Planung für den Ausbau der L 419 einschließlich der Folgemaßnahmen sowie der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen orientiert sich an den im StrWG NRW und in den anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätzen, die bei der öffentlichen Planung strikte Beachtung verlangen und deswegen nicht durch planerische Abwägung überwunden werden können.

Bei der Planung sind § 3 Abs. 2 StrWG NRW (Zweckbestimmung der Straße), § 9 Abs. 1 StrWG NRW (Umfang der Straßenbaulast) und § 9a StrWG NRW (Sicherheitsvorschriften) beachtet worden. Diese Bestimmungen enthalten nicht nur das Planungsziel, sondern geben daneben auch bestimmte, der Zielverwirklichung dienende Planungsleitlinien vor.

Als externer Planungsleitsatz ist vor allem das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren (§§ 13 - 15 BNatSchG), beachtet worden. Dabei hat die Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegt, dass ein Verzicht auf den Eingriff durch die Wahl einer anderen Trasse oder durch Aufgabe des Vorhabens nicht Gegenstand und Zweck des Vermeidungsgebots sein kann.

Zu den von der Maßnahme betroffenen öffentlichen Belangen, die im Rahmen der Abwägung von der Planfeststellungsbehörde gemäß § 38



Abs. 2 Satz 4 StrWG NRW zu berücksichtigen sind, gehören einschließlich des Artenschutzes auch die Belange des Natur- und Landschaftschutzes, die durch europarechtliche Vorgaben, die im § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze sowie die darauf aufbauenden weiteren Regelungen des BNatSchG und des LNatSchG NRW konkretisiert werden.

Das Vorhaben ist mit den entsprechenden Anforderungen des nationalen und europäischen Artenschutzrechts vereinbar.

Hindernisse in Form rechtlicher Verbote stehen der Verwirklichung des Planvorhabens nicht entgegen.

6.2.1 Immissionsschutz

Die Planfeststellungsbehörde hatte zu prüfen, ob bei der vorgesehenen Ausbaumaßnahme ausreichender Immissionsschutz sichergestellt ist und – erforderlichenfalls – wie dieser im Einzelfall hergestellt werden kann. Dabei gehören zu den privaten eigenen Belangen von Anwohnern, die bei einem Ausbauvorhaben berücksichtigt werden müssen, auch Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm und andere Immissionen wie Luftschadstoffe, die unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle – wie sie für den Verkehrslärm in der 16. BImSchV normativ geregelt sind – liegen.

Wie sich aus den nachfolgenden Darlegungen ergibt, sind vom planfestgestellten Vorhaben jedoch keine unzumutbaren Auswirkungen auf schutzwürdige Belange zu erwarten.

6.2.1.1 Luftschadstoffe

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab der Regelungen des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW als auch unter Beachtung des Optimierungsgebots des § 50 BImSchG.



Gemäß § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umweltauswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete oder auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Schädliche Umweltauswirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG). Entlang der auszubauenden L 419 (1. BA) sind keine unzumutbaren Schadstoffbelastungen in diesem Sinne zu erwarten.

6.2.1.1.1 Rechtsgrundlagen

Die Beurteilung der Luftschadstoffbelastung erfolgt auf Grundlage der nach § 48a Abs. 1 und 3 BImSchG erlassenen 39. BImSchV. In dieser Verordnung werden die Richtlinien des europäischen Parlaments und des Rates 2008/50/EG vom 21.05.2008 über Luftqualität und saubere Luft in Europa, 2004/107/EG über Arsen, Kadmium, Quecksilber, Nickel und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe in der Luft sowie 2001/81/EG vom 23.10.2001 über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe in deutsches Recht umgesetzt.

Ziel der Richtlinie 2008/50/EG ist es, schädliche Auswirkungen von Luftschadstoffen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu vermeiden oder zu verringern. Die Einhaltung der vorgeschriebenen Immissionswerte und Emissionshöchstmengen soll die Schadstoffbelastung weiter mindern.

Die für den Straßenverkehr maßgebenden Grenzwerte der 39. BImSchV sind nachfolgend aufgeführt. Demnach gelten u. a. folgende Immissionsgrenzwerte:

Partikel PM ₁₀	Jahresmittelwert (LMW)	40 µg/m ³
Partikel PM _{2,5}	Jahresmittelwert (LMW)	25 µg/m ³



Stickstoffdioxid (NO₂) Jahresmittelwert (LMW) 40 µg/m³

Die Grenzwerte für Stickstoffoxide (NO_x) und Vegetationswerte nach § 3 Abs. 4 der 39. BImSchV können nur außerhalb von Ballungsräumen zugrunde gelegt werden. Aufgrund der Lage des Vorhabens und den damit verbundenen innerstädtischen Hintergrundbelastungen ist die Zugrundelegung dieser Grenzwerte vorliegend nicht zielführend.

Als weiterer relevanter Parameter gemäß 39. BImSchV wird die Anzahl der zulässigen Überschreitungen (18 Überschreitungen des 1h-Mittelwertes im Jahr) für den Schadstoff Stickstoffdioxid (NO₂) und der zulässigen Überschreitungen (35 Überschreitungen des 24h-Mittelwertes im Jahr) für die Schadstoffpartikel (PM₁₀) herangezogen.

6.2.1.1.2 Verfahren

Der Vorhabenträger hat die „Luftschadstoffprognose zu den verkehrsbedingten Immissionen zum Planfeststellungsverfahren L 419 Ausbau in Wuppertal mit Anbindung an BAB 1, 1. Bauabschnitt von Wuppertal Lichtscheid bis Erbschlö in Wuppertal-Ronsdorf - Abschätzung für das Prognosejahr 2030 -“ der iMA cologne GmbH aus dem Jahr 2007 in das Verfahren eingebracht.

Darin wurden die spezifischen Emissionen auf der Grundlage der damals noch aktuellen Emissionsdatenbank HBEFA 3.2 für das Prognosejahr 2025 berechnet. Datengrundlage war das Verkehrsgutachten (Ingenieurgruppe IVV GmbH Co. KG, 2015).

Anhand der aktualisierten Version der Emissionsdatenbank „Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs“ in der Version HBEFA 3.3 (Umweltbundesamt, 2017) wurden die vorliegenden Daten hinsichtlich der NO_x-Faktoren für Euro 4, 5 und 6 Diesel-PKW angepasst.



In dem aktualisierten Verkehrsgutachten der Ingenieurgruppe IVV GmbH aus 2019 wurden im Vergleich zu den Eingangsdaten der Luftschadstoffuntersuchung (iMA cologne GmbH, 2017) Verkehrszahlen zum Prognosejahr 2030 ausgewiesen. Mit Hilfe der nunmehr aktuellen Emissionsdatenbank HBEFA in der Version 4.1 wurde konservativ im Rahmen der Betrachtung des verkehrlichen Worst-Case-Szenarios abgeschätzt, wie sich die für das Prognosejahr 2030 aktualisierten Verkehrszahlen auf die Immissionsprognose der Luftschadstoffsituation im Untersuchungsraum auswirken.

Ein Vergleich der Verkehrsprognosen von 2015 und 2019 zeigt im Bereich der L 419 keine signifikante Erhöhung des DTV zwischen 2025 und 2030. Weiterhin nimmt der Anteil leichter Nutzfahrzeuge zwischen 2025 und 2030 um maximal 0,4 % des DTV und der Anteil schwerer Nutzfahrzeuge um maximal 1,3 % des DTV zu, was in diesem Fall nicht an eine Erhöhung des täglichen Gesamtverkehrs (DTV) gekoppelt ist. Im Bereich der L 417 ist mit einer maximalen Steigerung des DTV um 20 % zu rechnen. Um eine belastbare Prognose für Luftschadstoffe für alle Abschnitte der L 419 zu erhalten, wurde eine konservative und pauschal für alle Straßenabschnitte geltende Betrachtung vorgenommen, die von einer maximalen DTV-Zunahme zwischen 2025 und 2030 von 20 % und zusätzlich einer Zunahme des Anteils leichter bzw. schwerer Nutzfahrzeuge von 0,4 % bzw. 1,3 % ausgeht. Auf dieser Grundlage wurden die Emissionen der überplanten Abschnitte der L 419 mittels HBEFA 4.1 für 2030 neu berechnet und mit den Emissionen, die mit HBEFA 3.2 sowie 3.3 zum Bezugsjahr 2025 berechnet wurden, verglichen. Daraus ergibt sich nach Berechnung der Emissionsverhältnisse von 2030 zu 2025, dass es für die einzelnen Straßenabschnitte zu einer maximalen Zunahme der spezifischen NO_x-Emissionen um weniger als 160 %, der PM₁₀-Emissionen um weniger als 80 % und der PM_{2,5}-Emissionen um weniger als 30 % kommt. Auch hier wird das Worst-Case-Szenario als



Berechnungsgrundlage verwendet. Dieses wird auf die lokalen Zusatzimmissionen (= Gesamtimmission minus Hintergrundimmission) an allen untersuchten Aufpunkten übertragen.

6.2.1.1.3 Ergebnisse und Bewertungen

Abschätzung der Hintergrundbelastung

Aus den Messwerten des LANUV NRW von 2013 – 2018 sowie Werten des Luftmessnetzes der Stadt Wuppertal (Luftmessberichte 2013 - 2017) ergeben sich konservativ mit stagnierendem Trend bis 2030 folgende Schätzwerte der Hintergrundbelastung für das Bezugsjahr 2030:

- 26 µg/m³ für das Jahresmittel von NO₂,
- 18 µg/m³ für das Jahresmittel von PM₁₀ und
- 13 µg/m³ für das Jahresmittel von PM_{2,5}.

Immissionsabschätzung für NO₂ (Stickstoffdioxid)

Die angesetzte Jahresmittelkonzentration von 26 µg/m³ NO₂-Emissionen entspricht laut statistischem Ansatz zur Umwandlung NO → NO₂ (gem. Bächlin et al., 2008) einer NO_x-Konzentration im Jahresmittel von 44,8 µg/m³. In der Aktualisierung für das Jahr 2030 und der Annahme des Worst-Case-Szenarios gem. HBEFA 4.1 liegen die spezifischen NO_x-Emissionen um höchstens 160 % über den Daten für das Jahr 2025 (53,1 µg/m³). Die NO₂-Gesamtimmissionen lassen sich nach Umwandlung in NO_x gem. statistischem Ansatz zur Umwandlung NO → NO₂ (gem. Bächlin et al., 2008) in einen Anteil der NO_x-Hintergrundbelastung und einen Anteil der Zusatzimmission durch die Emissionen der maßgeblichen lokalen Quellen zerlegen. Die lokale Hintergrundbelastung wird mit 26 µg/m³ angesetzt, während die lokalen spezifischen NO_x-Emissionen mit dem Faktor 2,60 (Worst-Case-Abschätzung für NO_x) extrapoliert werden. Dieser Faktor wird immissionsseitig auf die lokalen NO_x-Zusatzimmissionen umgelegt:



$$(44,8 + (53,1 - 44,8) \times 2,60) \mu\text{g}/\text{m}^3 = 66,4 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{ NO}_x$$

Das entspricht nach Rückumwandlung (gem. Bächlin et al., 2008) einem NO₂-Jahresmittel von 33,4 µg/m³, aufgerundet 34 µg/m³.

Insgesamt liegen die NO₂-Gesamtmissionen an allen betrachteten Aufpunkten bei nicht mehr als 34 µg/m³. Der Grenzwert der 39. BImSchV für das NO₂-Jahresmittel von 40 µg/m³ wird somit im Prognosejahr 2030 eingehalten.

Immissionsabschätzung für Feinstaub PM₁₀

Der nach aktuellen Messwerten des LANUV NRW aus den Jahren 2013 - 2018 bestimmte PM₁₀-Hintergrundwert liegt im Jahresmittel bei 18 µg/m³. Für das Prognosejahr 2030 wird dieser Wert im Sinne eines stagnierenden Trends übernommen. In der Aktualisierung für das Jahr 2030 und der Annahme des Worst-Case-Szenarios gem. HBEFA 4.1 liegen die spezifischen PM₁₀-Emissionen um höchstens 80 % über den Daten für das Jahr 2025 (22,0 µg/m³).

Unter Ansatz der für 2025 angenommenen PM₁₀-Hintergrundbelastung von 20 µg/m³, der für 2030 aktualisierten PM₁₀-Hintergrundbelastung von 18 µg/m³ und der nach HBEFA 4.1 mit dem Faktor 1,80 skalierten PM₁₀-Zusatzimmission folgt an den Aufpunkten eine maximale PM₁₀-Gesamtmission im Jahresmittel von

$$(18,0 + (22,0 - 20,0) \times 1,80) \mu\text{g}/\text{m}^3 = 21,6 \mu\text{g}/\text{m}^3, \text{ aufgerundet } 22 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{ PM}_{10}.$$

Insgesamt liegen die PM₁₀-Gesamtmissionen an allen betrachteten Aufpunkten bei nicht mehr als 22 µg/m³. Der Grenzwert der 39. BImSchV für das PM₁₀-Jahresmittel von 40 µg/m³ wird somit im Prognosejahr 2030 eingehalten.



Immissionsabschätzung für Feinstaub PM_{2,5}

Der nach aktuellen Messwerten des LANUV NRW aus den Jahren 2013 - 2018 bestimmte PM_{2,5}-Hintergrundwert liegt im Jahresmittel bei 13 µg/m³. Für das Prognosejahr 2030 wird dieser Wert im Sinne eines stagnierenden Trends übernommen. In der Aktualisierung für das Jahr 2030 und der Annahme des Worst-Case-Szenarios gem. HBEFA 4.1 liegen die spezifischen PM_{2,5}-Emissionen um höchstens 30 % über den Daten für das Jahr 2025 (15,0 µg/m³).

Unter Ansatz der für 2025 angenommenen PM_{2,5}-Hintergrundbelastung von 14 µg/m³, der für 2030 aktualisierten PM_{2,5}-Hintergrundbelastung von 13 µg/m³ und der nach HBEFA 4.1 mit dem Faktor 1,30 skalierten PM_{2,5}-Zusatzimmission folgt an den Aufpunkten eine maximale PM_{2,5}-Gesamtimmission im Jahresmittel von

$$(13,0 + (15,0 - 14,0) \times 1,30) \mu\text{g}/\text{m}^3 = 14,3 \mu\text{g}/\text{m}^3, \text{ aufgerundet} \\ 15 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{ PM}_{2,5}.$$

Insgesamt liegen die PM_{2,5}-Gesamtimmissionen an allen betrachteten Aufpunkten bei nicht mehr als 15 µg/m³. Der Grenzwert der 39. BImSchV für das PM_{2,5}-Jahresmittel von 25 µg/m³ wird somit im Prognosejahr 2030 eingehalten.

6.2.1.1.4 Zusammenfassung

Die durch den Straßenverkehr entstehenden Luftschadstoffimmissionen sind den betroffenen Personen zumutbar, weil die Grenzwerte für die hier relevanten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀ sowie PM_{2,5}) an allen beurteilungsrelevanten Immissionsorten unterschritten werden. Mit der Festlegung der Grenzwerte nach § 48a Abs. 1 BImSchG i.V.m. §§ 3 bis 5 und 7 der 39. BImSchV haben der Gesetz- und Verordnungsgeber die Frage nach der fachplanerischen Zumutbarkeit von Schadstoffbelastungen, die für die Abwägung der Gesundheits-



belange der Bevölkerung mit den für den Straßenausbau streitenden öffentlichen Belangen maßgeblich ist, grundsätzlich abschließend entschieden (BVerwG, Urteil vom 11.10.2017 - 9 A 14/16, juris Rn. 128).

Die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist zwar keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens, weil Grenzwertüberschreitungen nach dem System der Luftreinhalteplanung unabhängig von den Immissionsquellen zu vermeiden sind. Allerdings ist das Gebot der Konfliktbewältigung als Ausformung des Abwägungsgebots (§ 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG) verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn die von einer planfestgestellten Straße herrührenden Immissionen bereits für sich genommen die maßgeblichen Grenzwerte überschreiten (BVerwG, Urteil vom 10.04.2019 - 9 A 22/18, UPR 2019, 385, Rn. 23). Ansonsten geht der Gesetzgeber davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt. Für die Annahme, dass dies nicht möglich ist, müssen deshalb besondere Umstände vorliegen (StRspr, vgl. BVerwG, Urteil vom 10.04.2019 - 9 A 22/18, juris Rn. 23).

6.2.1.1.5 Einwendungen zu Luftschadstoffen

Methodik der Luftschadstoffprognose

In Einwendungen wird die Methodik der Luftschadstoffprognose kritisiert. Diese beruhe auf falschen Daten sowie veralteten Regelwerken.

Der Vorhabenträger führt hierzu aus, dass die Luftschadstoffprognose aufgrund einer aktuellen Datenbasis erfolgt sei und mehrfach aktualisiert worden sei, um die jeweils aktuellen Regelwerke und Vorschriften zu beachten.



Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Überzeugung gelangt, dass die Berechnungen zur Luftschadstoffprognose rechnerisch und sachlich richtig sind. Die Aktualisierungen durch den Gutachter wurden sorgfältig unter Beachtung der aktuellen Regelwerke durchgeführt und folgen einer nachvollziehbaren und praxisgerechten Methodik.

Die Einwendungen sind daher zurückzuweisen.

6.2.1.2 Lärmschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar.

Die Straßenbaumaßnahme verstößt nicht gegen die Vorgaben des Immissionsschutzrechts. Die vorgesehenen Maßnahmen stellen sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG).

6.2.1.2.1 Rechtsgrundlagen und Methodik

Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm erfolgt beim Straßenbau nach den folgenden, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen.

§ 50 BImSchG – Trennungsgebot

Nach dieser Vorschrift sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche



Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden.

Das Trennungsgebot des § 50 BImSchG bedeutet allerdings nicht, dass eine Straßenbaumaßnahme unterbleiben muss, wenn sie ohne schädliche Umwelteinwirkungen für die Nachbarschaft nicht gebaut werden kann. In diesem Sinne wäre nämlich jede schädliche Umwelteinwirkung durch den Straßenverkehr vermeidbar. Die Vermeidbarkeit ist vielmehr eingeschränkt durch den Zusatz „soweit wie möglich“. Das beinhaltet eine Abwägung zwischen den durch § 50 BImSchG geschützten Belangen, insbesondere der Wohnruhe der Anlieger, und den entgegenstehenden Belangen, insbesondere an einer leistungsfähigen Verkehrsanbindung sowie auch die Beschränkung der Kosten des Straßenbaus.

Neben finanziellen Aspekten können auch andere gewichtige Belange der Berücksichtigung des Trennungsgebotes entgegenstehen. § 50 BImSchG dient letztlich dazu, die Berücksichtigung des Immissionsschutzes im Rahmen der Abwägung verschiedener Planungsalternativen zu konkretisieren, er verlangt aber keine uneingeschränkte Durchsetzung. Die Vorschrift gebietet vielmehr die abwägende Prüfung, ob durch die konzeptionelle Ausgestaltung des Straßenbauvorhabens schädliche Umwelteinwirkungen, hier durch Straßenverkehrslärm, vermieden werden können. Dabei gehört zur konzeptionellen Ausgestaltung der Planung insbesondere die räumliche Lage der Trasse und zwar sowohl in horizontaler als auch in vertikaler Richtung. Das Grundkonzept der Planung erhält damit nicht nur durch den Trassenverlauf im Oberflächenbereich, sondern auch durch Gradientenabsenkungen, Tief- oder Troglagen seine Prägung (OVG Münster, Urteil vom 05.10.2000 - 7a D 56/97.NE). Das Optimierungs-/Trennungsgebot stellt dadurch einen innerhalb einer Vielzahl von Belangen dar, die bei der Variantenabwägung einander gegenüber zu stellen sind. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zur Vari-



antenwahl Bezug genommen. Gemäß § 50 Satz 1 BImSchG sollen Straßen vor allem so trassiert werden, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Der Immissionsschutz stellt für die straßenrechtliche Planung zwar einen gewichtigen abwägungserheblichen Belang dar, bestimmt aber nicht als Planungsleitsatz das Ziel der Straßenplanung und verleiht den Bewohnern der zu schützenden Gebiete keine subjektiven öffentlichen Rechte. Nach dem Lärmschutzkonzept des BImSchG soll § 50 Satz 1 „soweit wie möglich“ Lärmvorsorge unterhalb der in § 41 BImSchG bezeichneten Lärmschwelle durch räumliche Trennung störungsträchtiger und störungsempfindlicher Nutzungen herstellen.

Der Trennungsgrundsatz des § 50 Satz 1 BImSchG ist im Grundsatz überwindbar bzw. steht – wie vorliegend der Fall – einer Planung dann nicht entgegen, wenn an deren Realisierung zum einen ein hohes öffentliches Interesse besteht und für diese zum anderen auch keine passende Alternative ersichtlich ist. Dies gilt vorliegend insbesondere vor dem Hintergrund, dass die L 419 (Parkstraße) mit einem zweistreifigen Querschnitt bereits existiert und nicht neu errichtet, sondern lediglich ausgebaut werden soll. Denn nach den Zielsetzungen des § 50 S. 1 BImSchG soll dem Trennungsgebot vorrangig durch eine räumliche Trennung des Infrastrukturvorhabens von schutzbedürftigen Gebieten Rechnung getragen werden. Nur soweit auf diese Weise schädliche Umwelteinwirkungen nicht vermieden werden können, greifen dann bei Straßenbauvorhaben die Ansprüche auf aktiven und passiven Schallschutz auf der Grundlage von § 41 und § 42 BImSchG.

Beim vorliegenden Ausbau der schon vorhandenen L 419 sind die Abstände zwischen ihr und den angrenzenden Baugebieten aber letztlich nur noch eingeschränkt beeinflussbar. Als im Sinne des Trennungsgebotes liegend kämen trassenerhaltende Tunnel- oder Troglösungen in



Frage. Diese Aspekte sind in die Abwägungsentscheidung zu Gunsten der gewählten Ausbauvariante auch mit eingeflossen. Tunnel- oder Troglösungen konnten aber auch unter Berücksichtigung des Trennungsgebotes in zulässiger Weise im Rahmen der Abwägung und teilweise schon im Rahmen einer Grobanalyse aufgrund ihrer erheblichen Nachteile ausgeschlossen werden. Im Falle des hier planfestgestellten Landesstraßenausbaus wird den Vorgaben aus § 50 BImSchG damit ausreichend Rechnung getragen.

§ 41 BImSchG / 16. BImSchV – Verkehrslärmvorsorge

Sind somit die von dem geplanten Verkehrsweg ausgehenden Lärmbeeinträchtigungen nicht im Sinne des § 50 Satz 1 BImSchG vermeidbar, so ist auf der nächsten Stufe zu prüfen, ob und in welcher Form sie gleichwohl mit den Lärmschutzbelangen der Anlieger vereinbar sind.

Soweit sich danach eine Lärmbeeinträchtigung einstellt, ist gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Der Begriff der „schädlichen Umwelteinwirkungen“ des § 41 Abs. 1 BImSchG wird in § 3 Abs. 1 BImSchG definiert als Immissionen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Werden die Immissionsgrenzwerte überschritten, so haben die hierdurch Betroffenen grundsätzlich einen Anspruch auf aktiven Lärmschutz. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden. Werden die Immissionsgrenzwerte überschritten, weil aktive Schutzmaßnahmen nicht ausreichen oder auf der Grundlage des § 41 Abs. 2 BImSchG nicht angeordnet werden, so steht dem Eigentümer der



betroffenen Anlage gegenüber dem Träger der Straßenbaulast ein Anspruch auf eine angemessene Entschädigung zu (§ 42 Abs. 1 BImSchG), die für Schallschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen zu leisten ist. Art und Umfang von Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz) sind in der 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) festgelegt. Die Nutzungseinschränkungen weder aktiv noch passiv schützbarer Außenwohnbereiche sind gemäß § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW in Geld zu entschädigen.

Allerdings löst nicht jeder Nachteil oder jede Belästigung das Auflagengebot (Schutzauflagen zum Wohle der Allgemeinheit im Sinne von § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW) aus. Es bleiben solche Beeinträchtigungen außer Betracht, die den Grad des "Erheblichen" nicht erreichen (BVerwG, Urteil vom 14.12.1979 - 4 C 10.77, NJW 1980, S. 2368). Verkehrslärm ist erheblich, wenn er der jeweiligen Umgebung mit Rücksicht auf deren durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit nicht mehr zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil vom 29.01.1991 - 4 C 51.89).

Mit dem Begriff des „Zumutbaren“ wird nicht die Schwelle bezeichnet, jenseits derer sich ein Eingriff als "schwer und unerträglich" und deshalb im enteignungsrechtlichen Sinne als „unzumutbar“ erweist. Der Begriff bezeichnet vielmehr noch im Vorfeld der „Enteignungsschwelle“ die einfachgesetzliche Grenze, bei deren Überschreiten dem Betroffenen eine nachteilige Einwirkung auf seine Rechte billigerweise nicht zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil vom 14.12.1979 - 4 C 10.77). Die Zumutbarkeitsschwelle wird dabei durch die Anforderungen der §§ 41 ff. BImSchG bestimmt (BVerwG, Urteil vom 22.03.1985 - 4 C 63.80). Die aufgrund von § 43 Abs. 1 BImSchG erlassene Verkehrslärmschutzverordnung, die 16. BImSchV, konkretisiert die Anforderungen, die sich unter dem Aspekt des Lärmschutzes für den Bau und Betrieb von Straßen aus



der gesetzlichen Verpflichtung ergeben, um nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern und unvermeidbare Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken. Andere Regelwerke, die (wie z. B. die DIN 18005, die TA Lärm oder die Arbeitsstättenverordnung) günstigere Grenz- oder Orientierungswerte vorsehen, finden daher vorliegend keine Anwendung. Sie sind beim Bau oder einer wesentlichen Änderung von Straßen nicht heranzuziehen, da sie andere Bezugspunkte haben und sich mit anderen Regelungsgegenständen befassen.

Auch im öffentlich-rechtlichen Nachbarschaftsverhältnis zwischen Vorhaben-träger und nutzungsbetroffenen Dritten ist § 43 Abs. 1 BImSchG Maßstab für die Beurteilung der Zumutbarkeit oder Unzumutbarkeit von Lärm. Dementsprechend enthält die 16. BImSchV zugleich die konkreten Vorgaben für die rechtliche Beurteilung des lärmbezogenen Nutzungskonflikts zwischen Straße und Nachbargrundstück. Diese Regelungen sind für die Beurteilung von Zumutbarkeit und Unzumutbarkeit des Lärms für die Planfeststellungsbehörde verbindlich (vgl. BVerwG, Beschluss vom 08.11.1994 - 7 B 73/94).

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Bundesfernstraßen sicherzustellen, dass der nach den Regelungen der §§ 3 und 6 zu ermittelnde Beurteilungspegel folgende Immissionsgrenzwerte nicht übersteigt:

	Tag	Nacht
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)



in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

In einem Planfeststellungsverfahren, das wie hier vor dem 01.03.2021 beantragt worden ist, sind die entsprechenden Beurteilungspegel gemäß § 6 S. 1 Nr. 1 der am gleichen Tag in Kraft getretenen Änderung der 16. BImSchV nach der Fassung der 16. BImSchV zu berechnen, die bis zum Vortag (d.h. bis zum 28.02.2021) Gültigkeit hatte, mithin gemäß § 3 der 16. BImSchV alter Fassung nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ – Ausgabe 1990 – (RLS-90). Die mit Wirkung vom 01.03.2021 eingeführten Regelungen der Neufassung der RLS-90, die RLS-19, finden somit keine Anwendung.

Nach § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV ergibt sich die Art der vorbezeichneten Anlagen und Gebiete aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie für Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Absatz 1 entsprechend ihrer konkreten Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Den insoweit maßgeblichen Anknüpfungspunkt bildet die tatsächlich vorhandene Bebauung.

Zur Gewährung eines gebietsspezifischen Immissionsschutzniveaus differenziert der Verordnungsgeber nach besonders schutzwürdigen Anlagen und unterschiedlich lärmempfindlichen Gebietsarten. Dementsprechend ist von einer nach der Gebietsart abgestuften Zumutbarkeit der Lärmbelastungen auszugehen. Das einem Eigentümer oder sonstigen Berechtigten zumutbare Maß von Einwirkungen ist umso größer, je ge-



ringer die rechtliche Anerkennung der Wohnfunktion des Eigentums innerhalb der jeweiligen Gebietsart ist. Damit korrespondiert auch die höchstrichterliche Rechtsprechung, wonach Betroffenen im Außenbereich dem Gebietscharakter entsprechend ein höheres Maß an Verkehrsimmissionen zugemutet werden kann als in einem Wohngebiet (BGH, Urteil vom 25.03.1993 - III ZR 60/91). Die Eigentümer von Wohngebäuden im Außenbereich müssen vielmehr stets damit rechnen, dass außerhalb ihres Grundstücks öffentliche Verkehrswege projektiert werden (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996 - 4 A 39/95; BVerwG, Urteil vom 06.06.2002 - 4 A 44/00).

Wohnbebauung im bauplanungsrechtlichen Außenbereich kann aus den vorstehenden Erwägungen nur nach den für Kern-, Dorf- und Mischgebiete vorgesehenen Grenzwerten geschützt werden.

Durch die 16. BImSchV geschützt werden nicht die vorbezeichneten Gebiete oder die darin gelegenen Grundstücke, sondern ausschließlich die dort befindlichen baulichen Anlagen einschließlich des Außenwohnbereichs. Die bauliche Anlage muss zum Zeitpunkt der Planauslegung bereits vorhanden oder zumindest planerisch (durch Baugenehmigung) hinreichend konkretisiert gewesen sein (BVerwG, Beschluss vom 19.10.2011, 9 B 9.11; OVG Lüneburg, Urteil vom 23.11.2010 - 7 KS 143/08). Auch Sportstätten, Spielplätze, Park- und andere Anlagen, in denen sich Menschen nur vorübergehend aufhalten, genießen keinen eigenständigen Lärmschutz nach der 16. BImSchV.

Gemäß der 16. BImSchV ist sicherzustellen, dass bei der hier vorliegenden wesentlichen Änderung von einer Straße durch Erweiterung um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr der Beurteilungspegel die gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet.



Die oben genannten Grenzwerte der 16. BImSchV sind im Allgemeinen nicht unumstritten und werden immer wieder als zu hoch kritisiert.

Gleichwohl entsprechen sie doch der geltenden Rechtslage und sind somit verbindlich anzuwenden. Sowohl zu den Grenzwerten der 16. BImSchV wie auch zu den Vorgaben der RLS-90 hat das BVerwG in seinem Urteil vom 09.06.2010 (9 A 20.08) auf folgende grundsätzliche Erkenntnisse aufmerksam gemacht:

„Ziel der Verordnung und der RLS-90 ist es, Vorschriften für die Berechnungsverfahren zur quantitativen Darstellung der Lärmbelastung von Straßenbauvorhaben zur Verfügung zu stellen. Dadurch sollen die Planfeststellungsbehörden und andere Anwender der Richtlinien in die Lage versetzt werden, aufgrund einheitlicher, auf Erfahrungswerten beruhender Verfahrensvorgaben Aussagen zur Berücksichtigung und Abwägung der Belange des Lärmschutzes bei Straßenplanungen zu treffen, den Nachweis der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen zu führen, wirtschaftliche und wirkungsvolle Lösungen für den Lärmschutz zu entwickeln und Lärmschutzmaßnahmen zu bemessen und zu optimieren (so ausdrücklich RLS-90, Kapitel 1.0). Ausgehend hiervon ist eine einzelfallbezogene Modifikation der Berechnungsverfahren weder in der Richtlinie selbst noch in der Verkehrslärmschutzverordnung vorgesehen. Eine solche wäre methodisch problematisch und würde dem Regelungsauftrag an den Verordnungsgeber, für Rechtssicherheit und Gleichbehandlung bei der Beurteilung von Verkehrsimmissionen zu sorgen, zuwiderlaufen (vgl. zum Regelungsauftrag BVerfG, Beschluss vom 30.11.1988 - 1 BvR 1301/84, BVerfGE 79, 174, 193 f.). Dieser Auftrag verlangt im Gegenteil, dass sich Lärmbegutachtungen strikt an die Vorgaben der Verordnung und der in Bezug genommenen Richtlinien halten (BVerwG, Urteil vom 20.12.2000 - 11 A 7.00, Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 36 S. 90).“



Trotz der Einführung der RLS-19 für ab März 2021 eingeleitete Planfeststellungsverfahren gibt es deshalb keinen Grund für die Annahme, die Verkehrslärmschutzverordnung in der bis Ende Februar 2021 gültigen Fassung und die dort in Bezug genommenen RLS-90 entsprechen nicht bzw. nicht mehr der Ermächtigungsnorm des § 43 BImSchG. „Nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG steht dem Ordnungsgeber bei der Festlegung der Immissionsgrenzwerte, die die Zumutbarkeitsgrenze des § 41 Abs. 1 BImSchG konkretisieren, ein weiter Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der sich auch auf das Verfahren zur Ermittlung der Immissionsbelastung erstreckt (...). Vereinfachungen und Pauschalierungen sind dabei zulässig. Der mit dem Regelungsauftrag der Verordnungsermächtigung in § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG verbundene Spielraum wird erst überschritten, wenn die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung die Wirklichkeit nicht oder nur noch völlig unzulänglich abbildet (.).“ (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011 - 9 A 14.10, UA Rn. 34 m.w.N.).

Im Ergebnis ist die Lärmberechnung nach der Vorgängerregelung der RLS-19 daher nicht zu beanstanden. Offensichtliche Mängel, die Zweifel an der grundsätzlichen Eignung des Berechnungsverfahrens der RLS-90 begründen könnten, die voraussichtliche Lärmbelastung ausreichend abzubilden, liegen nicht vor. Auch die Grenze gesundheitlicher Gefahren wird durch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV in Gebieten, die durch eine Wohnnutzung geprägt sind, nicht erreicht. Unter verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten der Zumutbarkeit und Verhältnismäßigkeit enthält die Regelung der Grenzwerte ausreichende Reserven (BVerwG a.a.O. und BVerwG, Urteil vom 21.03.1996 - 4 A 10.95).

Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens sind somit die oben genannten Vorschriften für die Anlage und Dimensionierung des Lärmschutzes anzuwenden. Die Methodik zur Berechnung der auf betroffene



Gebäude einwirkenden Immissionen ist durch die Anlage 1 zur 16. BImSchV in Verbindung mit den RLS-90 vorgegeben. Die Anspruchsvoraussetzungen im Einzelnen werden in Nr. 10 ff. der Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997, eingeführt mit ARS 26/1997 des Bundesministers für Verkehr, geregelt. Liegen die Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutz vor, so ist der sich aus der Systematik des Gesetzes ergebende Zweck des § 41 Abs. 2 BImSchG, den Vorrang des aktiven Lärmschutzes vor den in § 42 Abs. 2 Satz 1 BImSchG geregelten Maßnahmen des passiven Lärmschutzes sicherzustellen, zu beachten (BVerwG, Urteil vom 15.03.2000 - 11 A 42.97). Aktiver Lärmschutz ist insoweit nur dann verzichtbar, wenn Aufwand und Kosten zu seiner Umsetzung außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen oder die Maßnahmen mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Die Unverhältnismäßigkeit tritt jedoch nicht bereits dann ein, wenn aktive Maßnahmen kostenaufwendiger als passive sind. Nur soweit zwischen den Kosten für aktive bzw. passive Lärmschutzmaßnahmen oder zwischen Kosten und Nutzen ein offensichtliches Missverhältnis besteht, ist der Aufwand für aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht zu rechtfertigen (BVerwG, Beschluss v. 30.08.1989, 4 B 97/89). Dabei sollen die Kosten des Lärmschutzes den Verkehrswert der schutzbedürftigen baulichen Anlagen einschließlich des Außenwohnbereichs nicht übersteigen (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.09.2016 - 3 A 5.15, juris Rn. 37). Letztlich wird die Ausgewogenheit einer Planung trotz Betroffenheit der Nachbarn durch Lärm oberhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV dann nicht berührt, wenn bei der Planung eine Alternative nicht ernsthaft in Betracht kam und die genannte Betroffenheit der Nachbarn abwägungsfehlerfrei durch Anordnung von aktivem oder passivem Schallschutz ausgeglichen werden kann (BVerwG, Beschluss vom 29.11.1995 - 11 VR 15.95 und Urteil vom 05.03.1997 - 11 A 25.95). Dies ist hier der Fall.



6.2.1.2.2 Verkehrsprognose

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Immissionsbelastung ist die Verkehrsprognose.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG muss die einem Planfeststellungsverfahren zugrundeliegende Verkehrsprognose mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, d. h. methodisch fachgerecht, erstellt worden sein (BVerwG, Urteil vom 12.08.2009 - 9 A 64.07). Die Überprüfungsbefugnis des Gerichts erstreckt sich allein darauf, ob eine geeignete fachspezifische Methode gewählt wurde, ob die Prognose nicht auf unrealistischen Annahmen beruht und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet worden ist (BVerwG, Urteil vom 23.04.2014 - 9 A 25.12; BVerwG, Urteil vom 09.02.2017 - 7 A 2.15).

Die in die Ausbauplanung eingeflossenen Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sind nicht zu beanstanden. Sie beruhen auf ausreichenden Daten und wurden ohne erkennbare methodische Fehler ermittelt. Das erste für den Ausbau der L 419 vorgelegte Verkehrsgutachten von der Ingenieurgruppe IVV aus dem Jahre 2015, das sich auch auf die Bereiche Boltenberg und Linde erstreckt, bezog sich auf den Prognosehorizont 2025 und entsprach somit nicht mehr den Anforderungen, die ein Verkehrsgutachten im Hinblick auf Aktualität und Rechtssicherheit erfüllen soll. Somit wurde das vorhandene Verkehrsgutachten mit der Verkehrsuntersuchung vom 27.05.2019 auf das Prognosejahr 2030 fortgeschrieben. Da der Ausbau der L 419 Auswirkungen auf die L 418 hat, ist die L 418 im Abschnitt zwischen A 46 und L 419 mit zu untersuchen gewesen. Neben den aktuell gültigen Bedarfsplänen des Bundes und des Landes NRW wurde die Bedarfsplanprognose des Bundes mit Prognosehorizont 2030 eingearbeitet. Zudem wurde die Analyse für die L 419 und L 418 aktualisiert und mit neuen Daten aus Verkehrszählungen der Jahre 2015/17



durch das verwendete Verkehrsplanungssystem kalibriert. Der Planungshorizont 2030 ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde angemessen. Über die Verkehrsentwicklung über das Prognosejahr hinaus liegen keine belastbaren Daten vor, die darüber hinaus Verwendung finden könnten.

Die Verkehrszahlen beruhen auf Zählungen und Erhebungen aus den Jahren 2000, 2005, 2010, 2015 und 2017 sowie einer Modellsimulation auf der Grundlage von amtlichen Straßenverkehrszählungen und Auswertungen von Dauerzählstellen im großräumigen Untersuchungsbereich, die in einem iterativen Prozess berechnet und modifiziert wurden. Abweichungen von bis zu 15 % nach unten und oben wurden als tolerabel angegeben. Bei der Berechnung wurde ein baustellen- und ereignisfreies Netz unterstellt. Alle innerhalb des Prognose-Zeitraums als sicher anzunehmenden Entwicklungen sowie die geplanten Neu- und Ausbauprojekte, insbesondere an der BAB 1 sowie der BAB 46, wurden berücksichtigt. Die Verkehrszahlen basieren auf den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung und Verkehrserhebungen aus den o. g. Jahren sowie der Berechnung des Verkehrsaufkommens aus vorliegenden Strukturdaten, wie Einwohner und Beschäftigte, gemeldete Pkw etc. je Verkehrszelle. Diese wurden aktuell für die Zeithorizonte 2017 (Analyse) und 2030 (Prognose) aus offiziellen zur Verfügung stehenden Datenbanken (Stadt Wuppertal, IT.NRW etc.) aufbereitet. Die Maßnahme „vierstreifiger Ausbau der L 419 mit Anbindung an die BAB 1“ ist in zwei Bauabschnitte aufgeteilt. Obgleich in diesem Planfeststellungsverfahren nur das Baurecht für den 1. Bauabschnitt erteilt wird, ist insbesondere für die Dimensionierung des Ausbaus prognostisch auch die Fertigstellung des 2. Bauabschnitts zu beachten. Somit findet neben dem Prognose-Plan-Fall 1. BA 2030 auch der Prognose-Plan-Fall 1. und 2. BA 2030 Berücksichtigung.



Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sind im Folgenden dargestellt:

Planungsabschnitt	Analyse-Null-Fall 2017	Prognose-Bezugs-Fall 2030	Prognose-Plan-Fall 2030 (1. BA)	Prognose-Plan-Fall 2030 (1.+2. BA)
	DTV [Kfz/24h]			
L 419, Abschnitt 1: Lichtscheider Kreisel bis KP Staubenthal- ter Straße	43.200	43.900	49.100	58.600
L 419, Abschnitt 2: KP Staubenthaler Straße bis KP Erb- schlöer Straße	27.200	28.200	34.800	46.100
L 419, Abschnitt 3: KP Erbschlöer Straße bis Otto- Hahn-Straße	20.900	21.300	26.100	36.600
Blombachtalbrücke	23.900	24.300	27.800	6.100
Staubenthaler Straße	12.400	12.200	15.700	13.500
Erbschlöer Straße	15.900	15.500	11.800	12.700

Die L 419 wird im Bereich zwischen dem Lichtscheider Kreisel und der Erbschlöer Straße im Analyse-Null-Fall 2017 von 20.900 bis 43.200 Kfz/24h befahren. Es zeigt sich, dass die Bestandsstrecke durch das aktuelle Verkehrsaufkommen, insbesondere in den Morgen- und Abendstunden, an ihre Kapazitätsgrenzen stößt und somit als unterdimensioniert zu bewerten ist.



Im Jahr 2030 liegt die prognostizierte Verkehrsbelastung der L 419 bei 21.300 bis 43.900 Kfz/24h (Prognose-Bezugs-Fall 2030). Damit wäre keine ausreichende Leistungsfähigkeit der Strecke gegeben, womit ein Ausbau notwendig ist.

Nach Fertigstellung des 1. Bauabschnitts beträgt die Verkehrsbelastung 26.100 bis 49.100 Kfz/24h (Prognose-Plan-Fall 1. BA).

Nach Fertigstellung der Gesamtmaßnahme (1. und 2. BA) beträgt die Verkehrsbelastung 36.600 bis 58.600 Kfz/24h (Prognose-Plan-Fall 1.+ 2. BA). Hierbei beträgt der Schwerlastverkehrsanteil bis zu 26 %.

Insbesondere im Abschnitt zwischen der Staubenthaler Straße sowie der Erbschlöer Straße steigt die Verkehrsbelastung durch den Ausbau der L 419 in Verbindung mit einer deutlichen Entlastung des rückwärtigen Straßennetzes in Wuppertal, da vorher aufgrund von Überlastungen verdrängter Verkehr wieder auf die übergeordneten Straßen zurückverlagert werden kann. Diese Entwicklungen zeigen sich bereits nach Fertigstellung des 1. Bauabschnitts, werden aber nach Fertigstellung des 2. Bauabschnitts noch deutlicher sichtbar.

Verkehrszahlen

In Einwendungen wird geäußert, dass die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2019 nicht aktuell sei. Weiterhin beruhe diese auf falschen Berechnungsgrundlagen, woraus fehlerhafte Verkehrszahlen resultieren.

Der Vorhabenträger führt hierzu aus, dass im Rahmen des 1. Deckblattes eine Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung mit Prognosehorizont auf das Jahr 2030 vorgenommen (s. Unt_21D) und die Ergebnisse bei der Planung berücksichtigt worden seien. Diese basieren auf den Ergebnissen der Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2015 und der durch IVV in 2017 durchgeführten Verkehrserhebungen sowie der Berechnung des



Verkehrsaufkommens aus Strukturdaten, wie Einwohner und Beschäftigte, gemeldete Pkw etc. je Verkehrszelle. Diese sei aktuell für die Zeithorizonte 2017 (Analyse) und 2030 (Prognose) aus offiziellen zur Verfügung stehenden Datensammlungen (Stadt Wuppertal, IT.NRW etc.) aufbereitet.

Der Vorhabenträger räumt ein, dass die Abweichungen aus einem Übertragungsfehler zwischen der Unterlage 21D/Verkehrsuntersuchung (Prognose 2030) und der Unterlage 1D/Erläuterungsbericht resultieren. Als Grundlage für Lärm- sowie Luftschadstoffuntersuchungen seien jedoch ausschließlich die Verkehrszahlen aus der Unterlage 21D/Verkehrsuntersuchung (Prognose 2030) herangezogen worden, sodass sich der Übertragungsfehler bei den Planungen des Vorhabens nicht ausgewirkt habe.

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Prüfung zum selben Ergebnis. Im Übrigen weist die Verkehrsuntersuchung der etablierten Ingenieurgruppe IVV keine methodischen Mängel auf und wurde unter Beachtung aller einschlägigen Regelungen einwandfrei erstellt. Gleichzeitig ist die nach allem beanstandungsfrei erstellte Verkehrsprognose auch als Ausgangsgrundlage für die Berechnungen und Prognosen zur Lärmbelastung und zur Belastung von Luftschadstoffen geeignet.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Dimensionierung des Untersuchungsraums

In Einwendungen wird auf einen zu geringen Untersuchungsraum hingewiesen. So seien nicht alle Verkehrsbeziehungen, die auf das Verkehrsaufkommen der L 419 einwirken, berücksichtigt worden.

Der Vorhabenträger führt hierzu aus, dass der Untersuchungsraum für die Verkehrsuntersuchung vom 27.05.2019 vom AK Leverkusen im Südwesten bis zum AK Westhofen im Nordosten unter Berücksichtigung



sämtlicher Zufahrts- und Umgehungsstraßen der L 419 betrachtet wurde, um alle relevanten Verkehrsbeziehungen der Ausbaustrecke zu berücksichtigen.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet den gewählten Untersuchungsraum als angemessen dimensioniert, da alle relevanten Verkehrseinflüsse sowie -beziehungen begutachtet und in die Verkehrsprognose miteinberechnet wurden.

Folglich werden die damit verbundenen Einwendungen zurückgewiesen.

Verkehrsführung während der Bauzeit

Bezüglich der Verkehrsführung während der Bauzeit bestehen Einwendungen, die Bedenken bezüglich der Leistungsfähigkeit dieser im Lastfall Teilspernung/Vollsperrung infolge der Baustelle oder eines Unfalls äußern.

Der Vorhabenträger sagt zu, dass im Rahmen der Ausführungsplanung eine detaillierte Baustellenlogistikplanung für sämtliche Verkehrsarten und -beziehungen, insbesondere auch die beschriebenen Lastfälle, erstellt und mit der Stadt Wuppertal abgestimmt wird.

Da die Einwendungen nicht die Genehmigungs-, sondern die Ausführungsplanung betreffen, besteht kein umfassendes Regelungsbedürfnis im Rahmen der Planfeststellung. Vielmehr können Fragen der Baustellenausführung aus der Planfeststellung ausgeklammert werden, soweit sie lediglich nach dem Stand der Technik lösbar sind. Ferner hat der Vorhabenträger eine Beachtung der geäußerten Bedenken zugesagt, sodass die Einwendungen diesbezüglich zurückgewiesen werden.

6.2.1.2.3 Lärmuntersuchung/-berechnung

Die Lärmuntersuchungen erfassen alle in Betracht kommenden Bereiche und dort eine ausreichende Zahl von Immissionspunkten. Die aufgrund



des Vorhabens zu erwartenden Belastungen durch Straßenverkehrslärm lassen sich anhand der Unterlagen vollständig beurteilen.

Die aktualisierte schalltechnische Untersuchung (Unt_17.1D) der Planungsgruppe ISU Plan auf Grundlage der aktualisierten Verkehrsuntersuchung (Unt_21D) genügt in vollem Umfang den rechtlichen Vorgaben. Alle dafür erforderlichen Daten wurden sorgfältig erhoben und entsprechend allgemein anerkannten Methoden für das Jahr 2030 aufbereitet. Die zugrundeliegende Verkehrsuntersuchung für das Prognosejahr 2030 erfolgte unter Berücksichtigung der erwarteten Verkehrsmengen im endgültigen Ausbauzustand der L 419 (d. h. bei Verwirklichung der Bauabschnitte 1 und 2). Die Beurteilungspegel für den Schall am Immissionsort wurden getrennt für den Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) sowie für die Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) berechnet. Der gewählte Untersuchungsraum bildet die Bebauung im Umfeld des Vorhabens (incl. bestehende Straßenabschnitte der L 418) ausreichend und vollständig ab. Die schalltechnische Berechnung selbst ist nach Überprüfung zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch einwandfrei und sachlich richtig. Auch die für die Bestimmung des korrekten Lärmschutzanspruchs zutreffende Erfassung des jeweiligen Gebietscharakters, in dem sich die Schutzobjekte befinden, ist korrekt erfolgt. Vorwiegend folgende Parameter wurden für die schalltechnische Untersuchung beachtet:

Parameter	Abkürzung	Einheit
Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke	DTV	Kfz/24h
Lkw-Anteile für Tag und Nacht p_T/p_N	Lkw >2,8 t	%
Zulässige Höchstgeschwindigkeiten v_{Pkw}	100 / 80 / 50	km/h
Zulässige Höchstgeschwindigkeit v_{Lkw}	80 / 50	km/h
Korrekturwert für unterschiedliche Straßenoberflächen	D_{Stro}	db(A)
Korrekturwert für Steigungen und Gefälle der Straße	D_{Stg}	db(A)



Korrekturwert aus der Mehrfachreflexion der Schallquelle an Stützmauern, Hausfassaden oder anderen Wänden	D_{Refl}	db(A)
---	-------------------	-------

Der Untersuchungsraum wurde hinsichtlich der schutzwürdigen Nutzungen in räumlich abgrenzbare Schutzabschnitte eingeteilt. Es wurden insgesamt zehn Schutzabschnitte gebildet, von denen sich sieben innerhalb und drei außerhalb der Baumaßnahme befinden (vgl. Unt_17.1.1D, S. 7). Darüber hinaus wurden die Neubauabschnitte "verlängerte Kurfürstenstraße" und "Bustrasse" untersucht. Die geplanten Lärmschutzanlagen fanden bei der Untersuchung Berücksichtigung.

Ohne Bezugnahme auf ein derartiges Berechnungsverfahren wären die Werte unbestimmt und ohne Aussagekraft, ihnen würde die maßgebende Bezugsebene fehlen. Die Berechnung des Verkehrslärms trägt darüber hinaus dem Umstand Rechnung, dass direkte Lärmmessungen vor Ort abhängig von der Witterungslage, den konkreten Verkehrsströmen und anderen Einflussfaktoren zu unterschiedlichen und nicht repräsentativen Ergebnissen führen. Nur die Anwendung eines einheitlichen Berechnungsverfahrens führt insoweit zu aussagekräftigen und vergleichbaren Werten (OVG Münster, Urt. v. 21.03.2003 - 8 A 4230/01 unter Bezugnahme auf BVerwG, Urt. v. 20.10.1989 - 4 C 12/87 u. v. 21.03.1996 - 4 C 9.95). Die Berechnungen entsprechen allen Anforderungen für die Durchführung von Rechenoperationen nach der 16. BImSchV in Verbindung mit den RLS-90.

Die schalltechnische Untersuchung berücksichtigt die in den RLS-90 vorgeschriebenen Rechenverfahren. Bei den Berechnungen finden sämtliche topographische, meteorologische und bauliche Maßnahmen (z. B. Lärmschutzmaßnahmen) inklusive der Reflexionen gemäß den RLS-90 Berücksichtigung.



Im Übrigen sind die RLS-90 eine Rechenkonvention mit zahlreichen Vereinfachungen, die sich zumeist zum Vorteil der betroffenen Straßenanlieger auswirken. Nach der Anlage 1 zu § 3 der 16. BImSchV bzw. der RLS-90 werden neben der Berechnung des Mittelungspegels für besondere, auch durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zuschläge gemacht. Die vorgesehene energetische Mittelung des Schalldruckpegels führt zu einer stärkeren Berücksichtigung der Spitzenpegel, als dies bei einer arithmetischen Mittelung der Fall wäre. Die Summe aus Mittelungspegel und Zuschlägen ergibt den Beurteilungspegel, der mit dem jeweiligen Grenz- bzw. Richtwerten verglichen werden kann (OVG Münster, a. a. O.).

Nach diesen Vorgaben sind die lärmtechnischen Untersuchungen und Berechnungen sachlich fehlerfrei durchgeführt worden. Fehler bezüglich der verwendeten Eingangsdaten (Verkehrsmengen und Berechnungsfaktoren) wie z. B. die Nichtberücksichtigung rechnerischer Korrekturfaktoren, die zu einer Erhöhung oder Absenkung der Beurteilungspegel führen, sind nicht feststellbar.

Folglich sind Einwendungen, die die Methodik der schalltechnischen Untersuchung (Unt_17.1.1D) bemängeln, zurückzuweisen.

6.2.1.2.4 Berechnung statt Messung der Beurteilungspegel

Die Ermittlung der auf betroffene Gebäude einwirkenden Immissionen erfolgt nach den Vorgaben des § 41 BImSchG und der 16. BImSchV sowie ständiger Rechtsprechung (so BVerwG, Urt. v. 20.01.2010 - 9 A 22.08; OVG Münster, Urt. v. 21.01.2003 - 8 A 4230/01) nicht anhand örtlicher Schallmessungen, sondern ausschließlich auf der Basis entsprechender Berechnungen.

Zur Beurteilung der Lärmschutzmaßnahmen wird grundsätzlich – auch im Fall bereits verwirklichter Straßenbauvorhaben (vgl. BVerwG, Beschluss vom 06.02.1999 - 4 B 147.92; BVerwG, Urteil vom 20.10.1989 -



4 C 12.87) – ein Mittelungspegel berechnet und nicht gemessen, eben, weil die Verkehrsbelastung stark schwanken kann und erhebliche Pegelschwankungen bei größeren Abständen zwischen dem Verkehrsweg und dem Immissionsort insbesondere auch durch die o. g. Faktoren auftreten können.

Die tatsächliche Lärmbelastung kann daher abhängig von diesen Faktoren ebenso unter wie auch über dem errechneten Mittelungspegel liegen. Dies ist jedoch im Lichte der 16. BImSchV normimmanent und gehört zu den Wesensmerkmalen eines Mittelungspegels, ohne dass sich hieraus ein Verstoß gegen höherrangiges Recht ableiten ließe. Messungen sind insoweit vom Gesetz weder für den Ist- Zustand noch für den späteren Ausbau- bzw. Betriebszustand vorgesehen.

6.2.1.2.5 Berechnungsergebnisse und Lärmschutzkonzept

Die geplante Ausbaumaßnahme kann den Anliegern nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde und unter Berücksichtigung der durch die Gebietsart und die tatsächlichen Verhältnisse bestimmten Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit insoweit zugemutet werden, als das vom Vorhabenträger entwickelte Lärmschutzkonzept mit der Kombination aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen den konkreten örtlichen Verhältnissen angemessen Rechnung trägt.

Die planbedingt zu erwartenden Folgen des Vorhabens hat der Vorhabenträger nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde rechtsfehlerfrei ermittelt und bewertet sowie im Rahmen seiner eigenverantwortlich vorzunehmenden abwägenden Gewichtung in nicht zu beanstandender Weise als der Nachbarschaft zumutbar angesehen. Dabei waren nicht nur die Lärmimmissionen durch das planbedingt zusätzliche – prognostizierte – Verkehrsaufkommen, sondern auch die des künftig zu erwartenden gesamten Verkehrs auf der L 419 in den Blick zu nehmen.



Wie bereits erläutert, ist die Planfeststellungsbehörde zu der Auffassung gelangt, dass die Verkehrsprognose insoweit von plausiblen Grundannahmen ausgeht und daraus nachvollziehbare Schlussfolgerungen zieht. Die darauf aufbauenden lärmtechnischen Berechnungen des Vorhabenträgers entsprechen den einschlägigen Regelwerken.

Das sich daraus ergebende und hiermit planfestgestellte Lärmschutzkonzept ist mit § 41 BImSchG vereinbar. Es ist auch unter Beachtung des Vorrangs des aktiven Lärmschutzes gegenüber dem passiven (§ 41 Abs. 2 BImSchG) rechtlich nicht zu beanstanden. Bei der Beurteilung dieses Konzeptes geht die Planfeststellungsbehörde im Einklang insbesondere mit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (grundlegend: BVerwG, Urteil vom 15.03.2000 - 11 A 46.97 und Urteil vom 03.03.2004 - 9 A 15.03) von folgenden Grundsätzen aus:

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen ist sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG), wobei prinzipiell ein Anspruch auf Vollschutz durch aktive Schallschutzmaßnahmen besteht. Dies steht aber unter dem Vorbehalt des § 41 Abs. 2 BImSchG. Danach gilt die Verpflichtung zu aktivem Lärmschutz nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Die den Vorrang des aktiven Lärmschutzes normierende Vorschrift des § 41 Abs. 1 BImSchG hat für die Fachplanung Schrankenfunktion, d.h. sie zeigt für den Bereich des Verkehrslärmschutzes eine äußerste Grenze auf, die nicht im Wege der fachplanerischen Abwägung überwindbar ist. Die Ergebnisoffenheit, die für die fachplanerische Abwägung an sich kennzeichnend ist, gilt für die Verhältnismäßigkeitsprüfung nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht. Die Planfeststellungsbehörde darf und muss somit sämtliche öffentliche und private Belange, die Einfluss auf das Maß



des aktiven Lärmschutzes haben, bei ihrer Verhältnismäßigkeitsprüfung berücksichtigen. Der Planungs- bzw. Vorhabenträger ist also gehalten, mit planerischen Mitteln ein Lärmschutzkonzept zu entwickeln, das den konkreten örtlichen Gegebenheiten angemessen Rechnung trägt.

Lösungen, die nicht dem Stand der Technik entsprechen, scheiden dabei aus der Verhältnismäßigkeitsprüfung von vornherein aus. Sie kommen bei der Betrachtung möglicher Alternativen nicht in Frage, wenn ihre Umsetzung z. B. technisch unmöglich ist oder aus anderen Gründen, z. B. aus Gründen der Verkehrssicherheit (vgl. BVerwG, Beschluss vom 05.09.2008, 9 B 10/08) oder auch aus städtebaulichen Gründen, keine ernsthafte Alternative für eine Lösung des Lärmschutzes darstellen. In seinem Urteil vom 03.03.2004 - 9 A 15/03, Rn. 25, formuliert das BVerwG dazu u. a. auf Verweis auf das BVerwG-Urteil vom 05.03.1997 - 11 A 25.95 wie folgt:

„... Der Betroffene hat also prinzipiell einen Anspruch auf „Vollschutz“ durch aktive Schallschutzmaßnahmen, von dem aber nach Maßgabe des § 41 Abs. 2 BImSchG Abstriche möglich sind. Der Senat hat wiederholt entschieden, dass sich die nach dieser Vorschrift gebotene Verhältnismäßigkeitsprüfung auf der Grundlage einer für die Planfeststellungsbehörde mit begrenzten Spielräumen verbundenen planerischen Abwägung vollziehen muss. ... Bestandteil der Abwägung ist namentlich die Auswahl zwischen verschiedenen in Betracht kommenden Schallschutzmaßnahmen. Typischerweise haben solche Maßnahmen, bezogen auf die Schutzwirkung, ihre Stärken und Schwächen, verursachen verschiedenen hohe Kosten und tangieren andere Belange in unterschiedlicher Weise. Die daraus folgenden Zielkonflikte lassen sich nur planend bewältigen. Deshalb ist in der Planfeststellungsbehörde auch und gerade für die Auswahlentscheidung über das Schallschutzkonzept ein Abwägungsspielraum eingeräumt (...). Anders als das allgemeine Planungs-



ermessen besteht er freilich nur in den durch § 41 Abs. 2 BImSchG gezogenen Grenzen. Die Planfeststellungsbehörde hat ihre Auswahlentscheidung dementsprechend an dem grundsätzlichen Vorrang aktiven Schallschutzes zu orientieren und im Rahmen ihrer Prüfung eine hinreichend differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse vorzunehmen. (...) Hierbei muss sie allerdings nicht alle denkbaren Alternativen einschließlich möglicher Maßnahmenkombinationen in gleicher Tiefe untersuchen. Ausreichend ist schon eine Grobprüfung, soweit sich bereits auf deren Grundlage die Vorzugswürdigkeit eines bestimmten Konzeptes abzeichnet.“

In einem weiteren vom 14.04.2010 datierenden Urteil des BVerwG (9 A 43/08) heißt es unter Rn. 37:

„Nach der Rechtsprechung des erkennenden Senats (...) hat die Planfeststellungsbehörde bei der Prüfung, ob die Kosten einer aktiven Schallschutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden, einen Abwägungsspielraum, der es gestattet, neben dem in § 41 Abs. 2 BImSchG ausdrücklich benannten Kostengesichtspunkten auch andere Belange zu berücksichtigen, die einer aktiven Schallschutzmaßnahme entgegenstehen. Dazu gehören auch öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belang negativ betroffener Dritter – z. B. deren Interesse an der Vermeidung zu dichter Grenzbebauung, dadurch eintretender Verschattung, aber auch einer Lärmverlagerung.“

Diese Lärmschutzplanung erschöpft sich dabei nicht in einer schlichten Machbarkeitsstudie, mit der lediglich festgestellt wird, was der Stand der Lärmschutztechnik ohne Verstoß gegen öffentlich-rechtliche Vorschriften hergibt (vgl. § 41 Abs. 1 BImSchG). Aufgrund von § 41 Abs. 2 BImSchG ist immer zugleich die Kostenfrage aufzuwerfen mit der möglichen Folge, dass Abschläge gegenüber einer optimalen Lösung, d. h. der Einhaltung



der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV mittels aktiver Lärmschutzmaßnahmen, im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheinen können.

Diese Verhältnismäßigkeitsprüfung stellt nicht individuell auf den einzelnen Lärmbetroffenen in der Nachbarschaft ab. Es ist nicht zu beanstanden, wenn lediglich abgrenzbare Schutzbereiche einer gesonderten Betrachtung unterzogen werden, im Übrigen aber überschlägig die Gesamtkosten der Schutzanlagen im Planfeststellungsabschnitt ermittelt und hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffektes bewertet werden. Ziel dieser Bewertung muss ein Lärmschutzkonzept sein, das auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint. Dabei sind insbesondere innerhalb von Baugebieten Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten.

In der Regel kann dann schließlich nur im Rahmen einer differenzierten Kosten-Nutzen-Analyse unter Beachtung z. B. auch von topografischen Schwierigkeiten (Trasse in Dammlage, Brückenbauwerke) dem Einzelfall planerisch angemessen Rechnung getragen werden. Ausschlaggebend ist vielmehr, ob, bei einer wertenden Betrachtung der Gesamtumstände, das Lärmschutzkonzept dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes in ausgewogener Weise Rechnung trägt.

Maßgebend bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung sind in erster Linie die Kosten im Verhältnis zur Verringerung der Lärmbelastung. Dabei können und müssen die Zahl der Lärmbetroffenen sowie besonders störanfällige Objekte eine Rolle spielen. Daneben können andere Gesichtspunkte miteinbezogen werden, z.B. allgemeine Kosten-Nutzen-Erwägungen in Bezug auf Lärmschutzwände ab bestimmten Höhen (Sprungkosten im weiteren Sinne; Abnahme der Wirksamkeit von Lärmschutzwänden mit der Höhe) oder auch städtebauliche Gesichtspunkte (vgl. schon OVG Münster, Urteil vom 20.12.1985 - 9 A 719/83, NJW 1986, S. 2657 ff.) sowie zu den an den Ermittlungsumfang zu stellenden Anforderungen (OVG



Münster, Urteil vom 14.08.2008 - 7 D 68/07.NE; BayVGH, Urteil vom 12.4.2002 - 20 A 01.416/-17/-18; BVerwG, Urteil vom 24.09.2003 - 9 A 69.02).

Neben den öffentlichen Belangen des Landschaftsschutzes und der Stadtbildpflege können des Weiteren im Einzelfall auch schutzwürdige private Belange negativ Betroffener den Ausschlag geben, an sich mögliche technische Varianten des aktiven Lärmschutzes nicht vollständig auszuschöpfen. Hierzu zählt beispielsweise das Interesse, eine dichte Grenzbebauung, veränderte Licht- und Belüftungsverhältnisse, Lärmverlagerungen sowie den Verlust von Sichtbeziehungen soweit wie möglich zu vermeiden.

Insbesondere zum regelmäßig im Vordergrund stehenden Kostengesichtspunkt hat das BVerwG in seinem Urteil vom 15.03.2000 (BVerwG, 11 A 42.97, in: BVerwGE 110, 370 (390)) ausgeführt, dass die für die Anwendbarkeit des § 41 Abs. 2 BImSchG maßgebliche Frage, ob die Kosten einer Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen, nicht davon abhängt, ob der Aufwand für den aktiven Lärmschutz im Vergleich zu den Kosteneinsparungen im Bereich des passiven Lärmschutzes eine quantifizierbare Verhältnismäßigkeitschwelle übersteige. Entscheidend sei vielmehr, welcher Erfolg dem aktiven Lärmschutz im Einzelnen zugeschrieben werden könne. Dies sei jedoch nicht daran zu messen, inwieweit Kosten für den passiven Lärmschutz eingespart werden könnten.

Das BVerwG hat dann in seinem Urteil vom 13.05.2009 (BVerwG 9 A 72.07), auf das spätere Entscheidungen Bezug nehmen (siehe BVerwG, Urteil vom 12.08.2009 - 9 A 64.07, betreffend den Abschnitt 6 der BAB 33 und noch BVerwG, Urteil vom 20.01.2010 - 9 A 22/08), die anzuwendenden Maßstäbe nochmals grundlegend wie folgt zusammengefasst:



„Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entspricht es nicht den Vorgaben des § 41 BImSchG, die Unverhältnismäßigkeit der Kosten aktiven Lärmschutzes allein daraus herzuleiten, dass die nach § 42 Abs. 2 BImSchG zu leistenden Entschädigungen für passiven Lärmschutz – wie regelmäßig – erheblich billiger wären (vgl. Urteile vom 15.03.2000 - BVerwG 11 A 42.97, BVerwGE 110, 370 <390> und - BVerwG 11 A 46.97, Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 34 S. 85). Vielmehr ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Sollte sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig erweisen, sind – ausgehend von diesem grundsätzlich zu erzielenden Schutzniveau – schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln.

Dabei sind in Baugebieten dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten der Maßnahme gegenüberzustellen und zu bewerten.

Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles (vgl. Beschluss vom 30. August 1989 - BVerwG 4 B 97.89 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 5 S. 2). Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint (vgl. Urteile vom 15.03.2000 - BVerwG 11 A 42.97 - a.a.O. S. 382, vom 24.09.2003 - BVerwG 9 A 69.02 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 39 S. 103 und vom 03.03.2004 - BVerwG 9 A 15.03 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 40 S. 113). Kriterien für die Bewertung des Schutzzwecks sind die Vorbelastung, die Schutzbedürftigkeit und



Größe des Gebietes, das ohne ausreichenden aktiven Schallschutz von schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche des betreffenden Verkehrsweges betroffen wäre, die Zahl der dadurch betroffenen Personen sowie das Ausmaß der für sie prognostizierten Grenzwertüberschreitungen und des zu erwartenden Wertverlustes der betroffenen Grundstücke.

Innerhalb von Baugebieten sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig und geboten (Betrachtung der Kosten je Schutzfall). So wird bei einer stark verdichteten Bebauung noch eher ein nennenswerter Schutzeffekt zu erzielen sein als bei einer aufgelockerten Bebauung, die auf eine entsprechend geringe Zahl von Bewohnern schließen lässt (vgl. Urteil vom 15.03.2000 - BVerwG 11 A 42.97 - a.a.O. S. 383).“

Diesen Anforderungen wird das vom Vorhabenträger entwickelte Lärmschutzkonzept in vollem Umfang gerecht. Dabei müssen sowohl aktive, als auch passive Schutzmaßnahmen zum Einsatz kommen. Mit den im Tenor verbindlich vorgeschriebenen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ist sichergestellt, dass künftig keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche für die Nachbarschaft hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG).

Mit Ausnahme der im Abschnitt A Nr. 5.3.3 dieses Beschlusses genannten Gebäude werden die entsprechenden Grenzwerte der 16. BImSchV bezogen auf die Verkehrsprognose für das Jahr 2030 nach den auf der Grundlage der benannten Vorgaben methodisch einwandfrei erstellten lärmtechnischen Unterlage eingehalten.

Dort, wo die Zumutbarkeitsschwelle der 16. BImSchV erreicht bzw. überschritten wird, also Lärmschutzmaßnahmen an der Straße notwendig



wären, wird dem Träger der Straßenbaulast aufgegeben, Entschädigungen für Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen (z. B. Lärmschutzfenster) in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen zu leisten (§ 42 Abs. 1 i.V.m. Abs. 2 BImSchG), es sei denn, die vorhandenen Bauschalldämmmaße der baulichen Anlagen mindern den auftretenden Lärm bereits auf zumutbare Innenpegel ab (vgl. Abschnitt A. Nr. 4.3.3).

Nach dem derzeitigen Stand der Technik ist davon auszugehen, dass der auftretende Lärm ansonsten durch entsprechende nachträgliche Schutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen, d. h. passiven Lärmschutz, auf zumutbare Innenpegel gemindert werden kann, so dass dann insbesondere verkehrslärmbedingte Schlafstörungen während der Nachtstunden, aber auch Kommunikationsstörungen während des Tages auszuschließen sind. Da der Gesetzgeber den Anwohnern von neuen oder wesentlich geänderten Verkehrswegen unter den in den §§ 41 ff. BImSchG genannten Voraussetzungen u. a. den Einbau von Schallschutzfenstern (ggf. in Verbindung mit Lüftungseinrichtungen) zumutet, ist von ihnen auch in Kauf zu nehmen, dass sie bei gelegentlich geöffnetem Fenster oder beim Aufenthalt im Außenwohnbereich ggf. grenzwertüberschreitendem Verkehrslärm ausgesetzt sind.

Die Einschränkung der Nutzungsmöglichkeit der Außenwohnbereiche (z. B. Balkon, Terrasse), bei denen der Lärmpegel über dem entsprechenden Lärmrichtwert (Beurteilungspegel) für den Tag liegt, ist zu entschädigen (vgl. Abschnitt A. Nr. 4.3.5 dieses Beschlusses). Für diesen weder durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützten noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützbaeren Außenwohnbereich haben die betroffenen Eigentümer nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG NRW einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Die in vorgenannter Auflage dem Grunde nach festgesetzte Entschädigung richtet sich nach der 24. BImSchV in Verbindung mit den VLärmSchR 97.



Unzumutbare Eingriffe in Leben, Gesundheit oder Eigentum ergeben sich angesichts der Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchungen sowie unter Berücksichtigung der passiven Lärmschutzmaßnahmen aber nicht. Der Schutzzweck der 16. BImSchV wird erreicht.

Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wurden innerhalb von fünf von insgesamt zehn Schutzabschnitten Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV und somit Lärmvorsorgeansprüche ermittelt. Sämtliche Überschreitungen liegen im Bereich innerhalb der Baumaßnahme. Der Vorhabenträger hat für jeden Schutzabschnitt eine Vollschutzvariante geprüft, bei der die Überschreitungen mit Hilfe von aktiven Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden fast vollständig beseitigt (Verbleib von Überschreitungen an 71 von ursprünglich 312 Wohneinheiten) werden können. Ausgehend von dieser Vollschutzvariante hat er weitere Varianten mit sukzessiver Senkung der Höhe der Lärmschutzwände geprüft, um eine Vorzugsvariante ermitteln zu können, bei der die Kosten für die Lärmschutzwände in angemessenem Verhältnis zur Anzahl der hierbei gelösten Lärmschutzkonflikte stehen. Ein vollständiger Schutz der Gebäude durch aktive Lärmschutzmaßnahmen ist aus technisch-konstruktiven Gründen und aus Kosten-Nutzen-Erwägungen nicht möglich. Insgesamt reichen an insgesamt 113 von ursprünglich 312 Wohneinheiten die geplanten Lärmschutzmaßnahmen nicht aus, um die maßgebenden Lärmgrenzwerte einzuhalten. An den betroffenen Gebäuden besteht daher ein Anspruch „dem Grunde nach“ auf zusätzlichen passiven Lärmschutz (Abschnitt A Nr. 5.3.3). Hierbei finden sich auch Gebäude an bestehenden Straßenabschnitten der L 418, bei denen die geplanten Lärmschutzmaßnahmen nicht zum Schutz ausreichen, sondern ein Anspruch dem Grunde nach festgestellt wurde. An den sich außerhalb der Baugrenzen befindlichen untersuchten Schutz-



abschnitten I - III AR sowie den Neubauabschnitten "verlängerte Kurfürstenstraße" und "Bustrasse" wurden die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV unterschritten.

Unter Berücksichtigung der vorhandenen, straßennahen Bebauung sowie der in der Bauleitplanung bereits festgelegten künftigen Nutzungen der angrenzenden weiteren Flächen, kommen als aktive Lärmschutzmaßnahmen lediglich ein lärmindernder Fahrbahnbelag in Kombination mit Lärmschutzwänden in Betracht. Als Ergebnis der lärmtechnischen Berechnungen und eines Abwägungsprozesses wurden folgende aktive Lärmschutzlösungen mit dem Ziel der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in den folgenden Schutzabschnitten ermittelt:

- Schutzabschnitt „R1“: Ronsdorf westlich Staubenthaler Straße
- Schutzabschnitt „R2“: Ronsdorf östlich Staubenthaler Straße
- Schutzabschnitt „R3“: Wohngebiet westlich Erbschlöer Straße
- Schutzabschnitt „L1“: GE-Gebiet Erich-Hoepner-Ring
- Schutzabschnitt „L3“: Erbschlö

Schutzabschnitt	LSW Lfd. Nr.	Bau-km von	Bau-km bis	Länge LSW	Höhe gepl. Wand	Absorptions-eigenschaften	Fläche
				m	m	Gruppe*	m ²
R1	LSW 1 (Süd)	1+295	1+583	359	2-6	A3	1.922
R1, R2	LSW 2 (Süd)	1+465	1+700	248	1-4	A3	931
R2	LSW 3 (Süd)	1+617	2+215	648	2-7	A3	4.338
R3	LSW 4 (Süd)	2+572	2+884	328	1,5-5	A3	1.500
R3	LSW 5 (Süd)	2+516	2+783	282	1,5-5	A3	1.296
R3	LSW 6 (Süd)	2+789**	2+798**	109	3-5	A3	529
L1	LSW 1 (Nord)	1+160	1+405	240	1,5-7	A3	1.135
L3	LSW 2a (Nord)	3+215	3+444	227	1,5-2	A3	451
L3	LSW 2b (Nord)	3+440	3+517	76	1,5-2	A3	149
* Einteilung gem. ZTV-LSW 06: A3 = hochabsorbierende Lärmschutzwände							
**Wandverlauf rechtwinklig zu L 419 mit Bau-km 0+255 – 0+362 an Erbschlöer Str.							



Die Fahrbahnen der L 419 erhalten einen lärmindernden Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert gem. D_{StrO} von -2 dB(A). Alle Lärmschutzwände werden zur Fahrbahn hin hochabsorbierend ausgebildet. Die Lärmschutzanlagen sind im Detail im Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen (Unterlage 7.1/1D) dargestellt.

Die Abwicklung des passiven Lärmschutzes erfolgt unter Beachtung der 24. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (24. BImSchV). Die betroffenen Gebäude sind dem Abschnitt A Ziffer 5.3.3 dieses Beschlusses zu entnehmen.

Aufgrund der z. T. unmittelbaren Nähe der Gebäude zur L 419 bzw. zu deren Zufahrtsrampen lassen sich nicht an sämtlichen Gebäuden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einhalten. Nachfolgend sind die im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsbetrachtung verbliebenen Betroffenheiten sowie die Kosten für aktive und passive Schallschutzmaßnahmen für die einzelnen Schutzabschnitte dargestellt. Im Bereich der Schutzabschnitte R4 und L2 sowie der Schutzabschnitte außerhalb der Baugrenzen gibt es keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bzw. es werden nur Nachtgrenzwerte bei einer ausschließlichen Tagnutzung überschritten. Aus diesem Grund sind diese Abschnitte im Folgenden nicht aufgeführt.

Schutzabschnitt R1

Im Schutzabschnitt R1 werden die Immissionsgrenzwerte an 35 Wohneinheiten überschritten. Bei der Vollschutzvariante würden mit Hilfe einer Lärmschutzwand in Höhe von 10 m bei Gesamtkosten von 3.008.598,21 € immer noch elf ungelöste Lärmschutzkonflikte verbleiben. Durch die bei der Vorzugsvariante vorgesehenen Lärmschutzwände LSW 1 (Süd) sowie LSW 2 (Süd) in Höhe von 6 m wird an 18 Wohneinheiten ein Vollschutz erreicht. An zwei Außenwohnbereichen verbleiben Überschreitungen der Taggrenzwerte. Die Gesamtkosten von



2.525.999,70 € gliedern sich in die aktiven Lärmschutzmaßnahmen (2.338.897,70 €) sowie die passiven Lärmschutzmaßnahmen (187.102,00 €).

Die Wand LSW 2 (Süd) ist hinsichtlich ihrer Lärmschutzfunktion sowohl für den Schutzabschnitt R1, als auch für den Schutzabschnitt R2 von Bedeutung. Bei Umsetzung der Lärmschutzbauwerke beider Schutzabschnitte fallen die Kosten für diese Wand nur einmal an. In der hier vorgenommenen Einzelbetrachtung der Schutzabschnitte wurde die Wand im Hinblick auf die ermittelten Kosten jeweils voll berücksichtigt.

Schutzabschnitt R2

Im Schutzabschnitt R2 werden die Immissionsgrenzwerte an 183 Wohneinheiten überschritten. Bei der Vollschutzvariante würden mit Hilfe einer Lärmschutzwand in Höhe von 10 m bei Gesamtkosten von 5.945.390,32 € immer noch 44 ungelöste Lärmschutzkonflikte verbleiben. Durch die bei der Vorzugsvariante vorgesehenen Lärmschutzwände LSW 2 (Süd) sowie LSW 3 (Süd) in Höhe von 7 m wird an 121 Wohneinheiten ein Vollschutz erreicht. An sieben Außenwohnbereichen verbleiben Überschreitungen der Taggrenzwerte. Die Gesamtkosten von 4.693.849,52 € gliedern sich in die aktiven Lärmschutzmaßnahmen (4.319.541,52 €) sowie die passiven Lärmschutzmaßnahmen (374.308,00 €).

Schutzabschnitt R3

Im Schutzabschnitt R3 werden die Immissionsgrenzwerte an 46 Wohneinheiten überschritten. Bei der Vollschutzvariante würden mit Hilfe einer Lärmschutzwand in Höhe von 8 m bei Gesamtkosten von 3.574.900,78 € immer noch 13 ungelöste Lärmschutzkonflikte verbleiben. Durch die bei der Vorzugsvariante vorgesehenen Lärmschutzwände LSW 4 (Süd), LSW 5 (Süd) sowie LSW 6 (Süd) in Höhe von 5 m wird an 25 Wohneinheiten ein Vollschutz erreicht. Die Gesamtkosten



von 2.857.964,67 € gliedern sich in die aktiven Lärmschutzmaßnahmen (2.725.844,67 €) sowie die passiven Lärmschutzmaßnahmen (132.120,00 €).

Schutzabschnitt L1

Im Schutzabschnitt L1 werden die Immissionsgrenzwerte an 41 Wohneinheiten überschritten. Bei der Vollschutzvariante würden mit Hilfe einer Lärmschutzwand in Höhe von 9 m bei Gesamtkosten von 1.069.022,99 € keine ungelösten Lärmschutzkonflikte verbleiben. Durch die bei der Vorzugsvariante vorgesehenen Lärmschutzwände LSW 2 (Nord) in Höhe von 7 m wird an 31 Wohneinheiten ein Vollschutz erreicht. Die Gesamtkosten von 962.706,30 € gliedern sich in die aktiven Lärmschutzmaßnahmen (930.476,30 €) sowie die passiven Lärmschutzmaßnahmen (32.230,00 €).

Schutzabschnitt L3

Im Schutzabschnitt L3 werden die Immissionsgrenzwerte an sieben Wohneinheiten überschritten. Durch die Lärmschutzwände LSW 2a (Nord) sowie LSW 2b (Nord) in Höhe von 2 m wird an vier Wohneinheiten ein Vollschutz erreicht; diese Höhe entspricht auch der ermittelten Vollschutzvariante. An drei Gebäuden ist eine aktive Lärmschutzlösung aufgrund der unmittelbaren Lage an der Straße „Erbschlö“ nicht möglich. Die Gesamtkosten von 512.761,74 € gliedern sich in die aktiven Lärmschutzmaßnahmen (491.881,74 €) sowie die passiven Lärmschutzmaßnahmen (20.880,00 €).

6.2.1.2.6 Abwägung der Lärmbeeinträchtigungen auch unterhalb des Schutzniveaus der 16. BImSchV

Auch wenn unterhalb der einfach-gesetzlichen Zumutbarkeitsschwelle kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht (vgl. u. a. BVerwG, Beschluss vom 04.09.2003, 4 B 76/03), hatte die Planfeststellungsbe-



hörde gleichwohl zu prüfen, ob es vorliegend besonders gelagerte Sachverhalte gibt, die es erforderlich machen könnten, über das bisher die Zumutbarkeitsgrenzen sichernde Lärmschutzkonzept hinausgehend weitere Maßnahmen vorzusehen. Dies ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde jedoch nicht der Fall.

Ausgangspunkt dieser Prüfung ist die ständige Rechtsprechung des BVerwG, nach der auch Lärm unterhalb der einschlägigen Grenzwerte im Planfeststellungsverfahren grundsätzlich abwägungserheblich ist. In Bestätigung dieser Rechtsprechung hat das BVerwG dazu in seinem Beschluss vom 31.01.2011 (7 B 55/10) ausgeführt:

„Soweit Geräusche schädliche Umwelteinwirkungen sind, sind sie unzumutbar. Die fachplanerische Abwägung beschränkt sich aber nicht auf solche Nachteile eines Vorhabens, die unzumutbar sind und deshalb nicht hingenommen werden müssen. Bei der Abwägung sind vielmehr alle vom Vorhaben berührten öffentlichen sowie privaten Belange zu berücksichtigen und - sofern zwischen ihnen Konflikte auftreten - einer umfassenden planerischen Problembewältigung zuzuführen. Dabei sind abwägungserheblich alle im jeweiligen Einzelfall von der Planung betroffenen Belange mit Ausnahme derjenigen, die geringwertig oder nicht schutzwürdig sind (vgl. Urteil vom 28.03.2007 - BVerwG 9 A 17.06 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 64 und Beschluss vom 05.10.1990 - BVerwG 4 B 249.89 - Buchholz 442.40 § 9 LuftVG Nr. 6). Schutzwürdig ist auch der Belang, nicht von mehr als nur geringfügigem Lärm unterhalb der Schwelle der Unzumutbarkeit betroffen zu sein. Dies gilt selbst bei normativ festgesetzten Immissionsgrenzwerten (vgl. Beschlüsse vom 11.11.2008 - BVerwG 9 A 56.07 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 51 und vom 05.03.1999 - BVerwG 4 A 7.98 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 149). § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG, wonach dem Träger des Vorhabens Schutzmaßnahmen aufzuerlegen sind, die zum Wohl der Allgemeinheit



oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind, besagt nichts Anderes. Im Gegenteil kennzeichnet die Vorschrift in Übereinstimmung mit dem Vorstehenden eine im Wege der Abwägung nicht zu überwindende Schwelle zum Schutz von Rechtspositionen (vgl. Urteile vom 16.03.2006 - BVerwG 4 A 1075.04 - BVerwGE 125, 116 = Buchholz 442.40 § 8 LuftVG Nr. 23 und vom 01.09.1999 - BVerwG 11 A 2.98 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 52). Sie vermittelt einen Rechtsanspruch auf die Anordnung von Schutzmaßnahmen und lässt nicht im Gegenschluss zu, dass nachteilige Wirkungen unterhalb dieser Schwelle Dritte nicht in schutzwürdigen und - nach den jeweiligen Umständen - schutzbedürftigen Interessen betreffen. Planbetroffene haben Anspruch auf fehlerfreie Abwägung gerade auch dann und insoweit, als ihr Betroffensein die Behörde nicht nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG zu Schutzanordnungen verpflichtet. Ebenso wenig hindert § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG die Behörde, abwägungserhebliche Belange nach Maßgabe der jeweiligen Gegebenheiten als so gewichtig zu betrachten, dass der Vorhabenträger zur Vornahme von Schutzmaßnahmen verpflichtet wird, obwohl die in Frage stehenden Einwirkungen Rechte anderer nicht unzumutbar beeinträchtigen.“

In diesem Sinne besonders bewältigungsbedürftig erscheinende Sachverhalte wurden weder im Verfahren aufgezeigt noch sind sie für die Planfeststellungsbehörde sonst wie ersichtlich. Es bestehen somit keine Anhaltspunkte, aus denen sich die Notwendigkeit weitergehender Schutzmaßnahmen unterhalb bzw. unabhängig von den Grenzwerten der 16. BImSchV etwa im Sinne eines Lärminderungsanspruchs ergeben könnten.

Eine atypische Sondersituation, die zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich machen würde, ist nicht vorhanden.



Es kann auch ausgeschlossen werden, dass die Verkehrslärmbelastungen – etwa wegen besonderer örtlicher Gegebenheiten oder aufgrund der in der 16. BImSchV festgelegten Berechnungsmethoden oder auch wegen des Kompromisscharakters der Lärmgrenzwerte und ihrer bewussten Pauschalierung – in ihrer Belastungsintensität nicht angemessen erfasst sein könnten. Soweit Immissionskonflikte in Bereichen entstehen, für die die 16. BImSchV nicht anwendbar ist, können diese hingenommen werden. Insbesondere erreichen diese aber nicht eine solche Intensität, dass mit einer Gesundheitsgefährdung oder auch mit Eigentumseingriffen zu rechnen ist.

6.2.1.2.7 Einwendungen zum Lärmschutz

Ein Anspruch darauf, von Auswirkungen und Belastungen einer Straße gänzlich verschont zu bleiben, besteht nicht. Die allgemeinen negativen Auswirkungen des Straßenbaus gehören zu den Lasten, die im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums hinzunehmen sind, wobei auch die positiven Aspekte nicht verkannt werden dürfen.

Unzureichender Lärmschutz

In einer Vielzahl an Einwendungen wird unzureichender Lärmschutz an verschiedenen Stellen bemängelt. So wird zum einen beanstandet, dass im Bereich der Ronsdorfer Anlagen sowie des Scharpenacken und des Sportplatzes des TSV 05 Ronsdorf e. V. eine starke Lärmbeeinträchtigung zu erwarten sei, da dort auf einer Länge von ca. 300 m keine Lärmschutzwände vorgesehen seien. Zum anderen wird moniert, dass einzelne Gebäude und Grundstücke unzureichend geschützt seien.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 BImSchG in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen 16. BImSchV. § 2 der 16. BImSchV regelt die Schutzwürdigkeit einzelner Nutzungen. Die Grenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV gelten



dem Schutz der Nachbarschaft im Sinne der §§ 3, 41 ff. BImSchG. Demnach ist Nachbarschaft ein nach besonderen Merkmalen bestimmbarer Personenkreis, der sich nicht nur vorübergehend im Einwirkungsbereich der Straße aufhält. Nicht zur Nachbarschaft gehören u. a. Parkanlagen, Erholungswald, Sport- und Grünflächen oder ähnliche Flächen, da sie nur zum vorübergehenden Aufenthalt bestimmt sind. Lediglich eine Mindermeinung vertritt, dass § 41 BImSchG unter Berücksichtigung der Begriffsbestimmung des § 3 Abs.1 BImSchG auch den Schutz der Allgemeinheit, etwa von Erholungsuchenden im Park, bezwecke. Das BVerwG steht jedoch auf dem Standpunkt, dass § 41 BImSchG nur der Nachbarschaft dient (BVerwGE 123, 152, 156).

Der Vorhabenträger führt aus, dass alle Gebäude/-teile mit schutzwürdigen Nutzungen, d. h. solche, die nicht nur dem vorübergehenden Aufenthalt von Menschen dienen, im Rahmen der schalltechnischen Begutachtung berücksichtigt worden seien. Durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen würden die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Lärm am Tag überwiegend eingehalten. Mit Hilfe der passiven Lärmschutzmaßnahmen sei im Übrigen gewährleistet, dass auch in der Nacht eine gesundheitliche Schädigung vermieden werde. Die Gesundheitsschwelle sei in keinem Bereich überschritten.

Am Gebäude des Seniorenheims Friedenshort 80 ließen sich durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nachweisen, was auch eine schalltechnische Untersuchung des rückwärtigen Wohngebietes entbehrlich mache. Einwendungen, die Lärmmessungen, insbesondere am Gebäude des Grundstücks „Friedenshort 80“, fordern, werden zurückgewiesen.

Bei dem Sportplatz des TSV 05 Ronsdorf e. V., den Ronsdorfer Anlagen sowie dem Scharpenacken lägen hingegen keine schutzwürdige Nut-



zung im Sinne von § 2 der 16. BImSchV aufgrund der Lage im Außenbereich gemäß des Flächennutzungsplans Wuppertal vor, so dass diese nicht näher zu betrachten gewesen seien. Im Übrigen unterfielen sie nicht dem Nachbarschaftsbegriff i. S. d. §§ 3, 41 ff. BImSchG i.V.m. § 2 der 16. BImSchV und Ziff. 10.4 der VLärmSchR 97. Hiernach gehörten Sport- und Grünflächen nicht zur Nachbarschaft, da sie nicht zum dauerhaften Aufenthalt von Menschen bestimmt sind.

Nichtsdestotrotz gibt der Vorhabenträger dem TSV 05 Ronsdorf e. V. ohne Anerkennung einer Rechtspflicht die Zusage, den überschüssigen Erdaushub, falls vorhanden, zur Verfügung zu stellen, damit dieser zum Schutz seiner Sportanlagen einen Schutzwall in Eigenverantwortung errichten kann.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt die hohe Bedeutung der grundgesetzlich geschützten Gesundheit an. Diese kann bei einer Überschreitung von den in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerten beeinträchtigt werden. Vorliegend hat der Vorhabenträger jedoch gründlich berechnet, an welchen Standorten Immissionsgrenzwerte überschritten werden und ein schlüssiges Lärmschutzkonzept erarbeitet. Hierbei bestand ein Vorrang von aktiven Schallschutzmaßnahmen. Weitere Schallschutzvarianten wurden aufgrund der Höhe der Lärmschutzwände von bis zu 10,00 m lediglich in einer Grobprüfung behandelt.

Mit den im Tenor verbindlich vorgeschriebenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen und der Ausweisung von Ansprüchen auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach ist jedenfalls sichergestellt, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche des planfestgestellten Straßenausbaus für die Nachbarschaft hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Auf Abschnitt A Nr. 5.3 ff. dieses Beschlusses wird hingewiesen.



Auch wenn unterhalb der einfach-gesetzlichen Zumutbarkeitsschwelle kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 04.09.2003, 4 B 76/03), hatte die Planfeststellungsbehörde gleichwohl zu prüfen, ob es vorliegend besonders gelagerte Sachverhalte gibt, die es erforderlich machen könnten, über das bisher die Zumutbarkeitsgrenzen sichernde Lärmschutzkonzept hinausgehend weitere Maßnahmen vorzusehen. In diesem Sinne besonders bewältigungsbedürftig erscheinende Sachverhalte wurden weder im Anhörungsverfahren aufgezeigt noch sind sie für die Planfeststellungsbehörde anderweitig ersichtlich. Es bestehen somit keine Anhaltspunkte, aus denen sich die Notwendigkeit weitergehender Schutzmaßnahmen unterhalb bzw. unabhängig von den Grenzwerten der 16. BImSchV etwa im Sinne eines Lärminderungsanspruches ergeben könnten. Eine atypische Sondersituation, die zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich machen würde, ist nicht gegeben. Es kann auch ausgeschlossen werden, dass die Verkehrslärmbelastigungen – etwa wegen besonderer örtlicher Gegebenheiten oder aufgrund der in der 16. BImSchV festgelegten Berechnungsmethode oder auch wegen des Kompromisscharakters der Lärmgrenzwerte und ihrer bewussten Pauschalierung – in ihrer Belastungsintensität nicht angemessen erfasst sein könnten. Soweit Immissionskonflikte in Bereichen entstehen, für die die 16. BImSchV nicht anwendbar ist, können diese hingenommen werden. Insbesondere erreichen diese aber nicht eine solche Intensität, dass mit einer Gesundheitsgefährdung oder auch mit Eigentumseingriffen zu rechnen ist. Folglich weist die Planfeststellungsbehörde die Einwendungen zurück. Insbesondere auf weitergehende aktive Lärmschutzmaßnahmen ergeben sich aus § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV vorliegend keine Ansprüche.



Höhe der Lärmschutzwände

Weitere Einwendungen befassen sich mit der Höhe der Lärmschutzwände, die mit einer Höhe von bis zu 7,00 m Landschafts- und Ortsbild verschandeln und aufgrund ihrer Dimensionierung eine Verschwendung von Steuergeldern darstellen.

Hierzu gibt der Vorhabenträger an, dass zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für die angrenzende Wohnbebauung entlang der L 419 Lärmschutzwände in entsprechender Höhe zwingend erforderlich seien, um das Erfordernis eines wirksamen aktiven Lärmschutzes zu erfüllen. In weiten Teilen sei entlang der Lärmschutzwände die Anlage von sichtverschattenden Gehölzpflanzungen vorgesehen. In beengten Bereichen sei eine Begrünung der Lärmschutzwände mit Rank- bzw. Kletterpflanzen geplant.

Nach gründlicher Abwägung erachtet die Planfeststellungsbehörde die Höhe der Lärmschutzwände als zumutbar und nach einer umfassenden Analyse von Kosten und Nutzen verhältnismäßig. Die von zahlreichen Einwendern geforderte Tunnelvariante zum Ausbau der L 419 führt zu deutlich höheren Investitions-, Erhaltungs- und Betriebskosten als der vorliegende Ausbautentwurf. Demgegenüber zeigt sich die Wirksamkeit der Lärmschutzwände in dem Erreichten Schutzniveau. Von den vorliegenden Grenzwertüberschreitungen an 312 WE können mithilfe des Lärmschutzkonzeptes Grenzwertüberschreitungen an 199 WE durch aktive Lärmschutzmaßnahmen und an 113 WE durch passive Lärmschutzmaßnahmen ausgeschlossen werden. Somit wird die Tunnelvariante als nicht wirtschaftlich und aus haushaltstechnischen Gründen nicht umsetzbar angesehen. Das vorliegende Lärmschutzkonzept, insbesondere die Lärmschutzwände, helfen wirksam der Lärmbelastung ab.



Die Planfeststellungsbehörde erachtet darüber hinaus die Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der durch den Vorhabenträger angeordneten Lärmschutzvergleiche als angemessen. Die Ausführungen des Vorhabenträgers hierzu werden als schlüssig betrachtet.

Zudem wird die Harmonisierung des Landschafts- und Ortsbildes durch die geplanten Begrünungsmaßnahmen unterstützt.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gewährleisten die vorgenannten Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen G1 - G7, A1 - A7 sowie A_{ASB1} und A_{ASB2} im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) zudem eine weitgehende Wahrung des Charakters des Landschaftsbildes und der Eigenart der Landschaft.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Grenzwertüberschreitungen

Mehrere Einwender haben sich im Erörterungstermin nach ihrer individuellen Betroffenheit durch Grenzwertüberschreitungen erkundigt.

Der Vorhabenträger verweist hierfür auf die Immissionsuntersuchung (Unt. 17.1.2D), in der die angesprochenen Betroffenheiten beschrieben seien.

Die Planfeststellungsbehörde verweist ergänzend auf das Kapitel A.5.3 dieses Beschlusses, aus dem die durch das Vorhaben bedingten Grenzwertüberschreitungen hervorgehen.

Folglich werden die Einwendungen als erledigt betrachtet.

6.2.1.3 Erschütterungen

Weder durch die Bauarbeiten noch durch den Betrieb der L 419 ergeben sich Erschütterungseinwirkungen auf Nachbargrundstücke, die deren



Benutzung über das ortsübliche Maß hinaus beeinflussen. Dies gilt, obwohl bisher gesetzliche Vorschriften für den Erschütterungsimmissionsschutz fehlen.

Die Bauarbeiten sind unter Berücksichtigung der anerkannten Regeln der Technik auszuführen. Die Anhaltswerte für Erschütterungsimmissionen gemäß Ziffer 5 des Gemeinsamen Runderlasses des MUNLV, des MWMEV und des MSWKS: "Messung, Beurteilung, Verminderung von Erschütterungsimmissionen" vom 31.07.2000 - MBl. NRW S. 945 - in der Fassung vom 04.11. 2003 sowie die DIN 4150 "Erschütterungen im Bauwesen", insbesondere Teil 2: „Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ und Teil 3: "Einwirkungen auf bauliche Anlagen", werden unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes eingehalten.

6.2.1.4 Bauimmissionen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist auch über die Zulässigkeit des Vorhabens angesichts der sich daraus ergebenden baubedingten Beeinträchtigungen zu entscheiden. Die Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens erfasst nicht nur das Vorhaben nach seiner Fertigstellung, sondern auch dessen Herstellung selbst. Auch wenn es sich bei Baustellen um nicht genehmigungsbedürftige Anlagen im Sinne der Regelungen des BImSchG handelt, sind dennoch gem. § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG NRW bereits im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Vorhabens zu berücksichtigen, die aufgrund der Bauarbeiten für das planfestgestellte Vorhaben entstehen (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 - 7 A 11.11, u. a. Rn. 24).

Unter dem Gesichtspunkt von „Bauimmissionen“ sind zunächst die Beeinträchtigungen der Anwohner durch Baustellenlärm, aber auch durch Staubentwicklung oder ggf. Luftimmissionen zu verstehen. Gewisse Beeinträchtigungen, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht im Detail ab-



sehbar sind, weil der genaue Bauablauf – z. B. die Zahl, Art und Verteilung der eingesetzten Baumaschinen oder auch etwaige Änderungen an eingesetzten Verfahren aufgrund aktueller, sich während der Bauphase ergebenden Erkenntnisse – noch nicht bekannt ist, lassen sich nicht vollständig vermeiden. Durch die Nebenbestimmungen 5.3.4 im Abschnitt A dieses Beschlusses werden Beeinträchtigungen auf das Mindestmaß reduziert.

Bezüglich des Baulärms sind die in den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen (AVV Baulärm vom 19.08.1970, Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01.09.1970) zu beachten.

Während der Bauarbeiten kann es außerdem durch Baustellenfahrzeuge zu Verkehrsbehinderungen kommen. Auch dies ist nicht vermeidbar. Die Auswirkungen des Baustellenverkehrs sind nur temporärer Art. Zudem wird nicht durchgehend während der Bauphase im gesamten Ausbauabschnitt mit gleicher Intensität gearbeitet, so dass sich der Baustellenverkehr innerhalb des Planungsraums räumlich und zeitlich unterschiedlich verteilt und auch insoweit immer nur Teilräume besonders betroffen sind.

Im Übrigen hat der Gesetzgeber für bestimmte Immissionen im Vorfeld ein spezifisches Verfahren zur Vermeidung von Eigentumsbeeinträchtigungen im nachbarlichen Bereich geschaffen.

Bezüglich der Reichweite unabhängig davon bestehender zivilrechtlicher Eigentumsschutzansprüche während der Realisierung eines mit bestandskräftigem Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Vorhabens gilt grundsätzlich Folgendes:

Dem Eigentumsschutz des Nachbarn wird dadurch Genüge getan, dass die Planfeststellungsbehörde sich mit der Frage der erforderlichen aktiven oder passiven Schutzmaßnahmen (§ 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG) bezogen



auf das benachbarte Eigentum umfassend auseinandersetzen und solche Maßnahmen oder eine Entschädigungspflicht (§ 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG) anordnen muss, wenn unzumutbare Beeinträchtigungen zu erwarten sind (vgl. BVerwGE 84, 31 [38 f.]; 110, 370 [392]; 123, 23 [36]).

Meint der betroffene Nachbar, dass seinem Eigentumsrecht im Planfeststellungsverfahren nicht ausreichend Rechnung getragen worden ist, kann er die in diesem Verfahren vorgesehenen Rechtsschutzmöglichkeiten ergreifen. Er kann insbesondere im Wege der Verpflichtungsklage Planergänzungen durchsetzen oder, sofern sich nach Unanfechtbarkeit des Beschlusses nicht vorhersehbare Wirkungen des Vorhabens zeigen, gem. § 75 Abs. 2 S. 2 VwVfG nachträgliche Anordnungen verlangen (vgl. BGH, Urteil vom 30.10.2009 - V ZR 17/09).

Beeinträchtigt der Bau einer Straße nach Art und Ausmaß die Nutzung eines Nachbargrundstückes derart, dass diese Beeinträchtigungen vom Nachbarn der Straße nicht hingenommen zu werden brauchen, d. h. sind diese Beeinträchtigungen wesentlich und hervorgerufen durch eine Nutzung des störenden Straßengrundstücks, die nicht ortsüblich ist, kann dem hiervon Betroffenen nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalles eine Entschädigung nach § 906 Abs. 2 Satz 2 BGB zustehen. Gleiches gilt auch für den Fall, dass bereits ein Schaden eingetreten ist. Soweit der Nachbar die Einwirkungen nach § 906 Abs. 1 BGB dulden muss, scheidet dagegen ein unter dem Gesichtspunkt der Entschädigung relevanter Eingriff von vornherein aus.

Ob die genannten Voraussetzungen für eine Entschädigung vorliegen, wird in einem der Planfeststellung nachfolgendem eigenständigem Entschädigungsverfahren entschieden. Auf im Abschnitt C Nr. 1 dieses Beschlusses wird verwiesen.



Sofern im Hinblick auf nach Unanfechtbarkeit des Plans auftretende, nicht voraussehbare und durch Schutzvorkehrungen nicht mehr zu verhindernde Beeinträchtigungen des Eigentums Dritter durch das Planvorhaben, Planfeststellungsverfahren und -recht in den §§ 74 Abs. 2 und 75 Abs. VwVfG NRW keinen ausreichenden Schutz bieten, entfällt die Grundlage für die – im Regelfall gegebene – Sperrwirkung eines bestandskräftigen Planfeststellungsverfahrens in Bezug auf zivilrechtliche Entschädigungsansprüche (vgl. BGH, Urteil vom 23.04.2015, III ZR 397/13).

Der Vorhabenträger wird im Rahmen der Verhältnismäßigkeit sicherstellen, dass die Richtwerte der Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm vom 19.08.1970) eingehalten werden. Bei der Durchführung der Bauarbeiten werden ausschließlich moderne Baumaschinen eingesetzt; die Arbeiten werden nach den neuesten Verfahren unter entsprechender fachlicher Überwachung erfolgen, so dass Beeinträchtigungen durch den Baustellenbetrieb so gering wie möglich gehalten werden.

Erhebliche und nachhaltige negative Umweltauswirkungen auf den Menschen einschließlich seiner Gesundheit sind mit dem Vorhaben nicht verbunden.

6.2.2 Naturschutz

Zu den von der Maßnahme betroffenen öffentlichen Belangen, die von der Planfeststellungsbehörde nach § 38 Abs. 1 StrWG NRW im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen sind, gehören auch die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege.

Zur Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes hat der Vorhabenträger einen Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, (Unt_19.1.1D) durch einen Fachgutachter erstellen lassen.



6.2.2.1 Rechtsgrundlagen

Der Vorhabenträger hat nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen der §§ 13, 15 Abs. 1 S. 1 und S. 2 BNatSchG

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der auszugleichen Landschaftspflege (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen).

Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind auszugleichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt sind sie, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist.

Gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG darf die Maßnahme nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung allen übrigen Belangen im Rang vorgehen, soweit die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder nicht in sonstiger Weise zu kompensieren sind. Ergibt diese naturschutzrechtliche Abwägung die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens, so ist nach § 15 Abs. 6 BNatSchG vom Vorhabenträger ein Ersatzgeld zu verlangen.

Es besteht damit zunächst ein Vermeidungsgebot, d. h. die primäre Verpflichtung des Vorhabenträgers, vermeidbare Beeinträchtigungen zu un-



terlassen. Dies heißt jedoch nicht, dass der Vorhabenträger die Vermeidung von Eingriffswirkungen durch das Vorhaben um jeden Preis betreiben muss. Alternativen, mit denen der mit dem Eingriff verfolgte Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen ist, müssen vielmehr zumutbar sein (vgl. Definition der Vermeidbarkeit in § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG). Das Vermeidungsgebot hat daher keinen absoluten Vorrang und unterliegt wie jedes staatliche Gebot dem Übermaßverbot. Der Mehraufwand für konkret in Betracht kommende Vermeidungsmaßnahmen und etwaige mit ihnen verbundene Belastungen für die Belange Dritter darf nicht außer Verhältnis zu der mit ihnen erreichbaren Eingriffsminimierung stehen.

Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot, das nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinne zu verstehen ist und nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern Vermeidbarkeit an Ort und Stelle verlangt, zu beachten. Dies ergibt sich nicht nur aus der Regelung des § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG selbst, sondern auch bei einer entsprechenden rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts; der gesetzliche Tatbestand der Vermeidbarkeit des Eingriffs knüpft an das konkret zur Gestattung gestellte Vorhaben an und erfasst somit nicht den Verzicht auf den Eingriff durch die Wahl einer anderen Trasse bzw. eines anderen Standortes oder die Aufgabe des Vorhabens (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.1997 - 4 C 10.96 zu § 19 BNatSchG a. F.).

Das Vermeidungsgebot verlangt deshalb nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidbarkeit zu erwartender Beeinträchtigungen unter gleichzeitiger Beachtung eines Minimierungsgebotes. Beeinträchtigungen, die nicht zu vermeiden sind, sind unter Beachtung der Zumutbarkeitsschwelle des § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG so weit wie möglich zu reduzieren. Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung an-



zusehen, wenn das nach dem Fachrecht zulässige Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann.

Verbleibende unvermeidbare Beeinträchtigungen sind – diese Vorgabe wird als striktes Recht qualifiziert und ist mithin nicht Gegenstand der planerischen Abwägung (vgl. zu § 19 Abs. 2 BNatSchG a. F. BVerwG, Beschluss vom 03.10.1992, 4 A 4.92) – zu kompensieren, d. h. auszugleichen oder zu ersetzen. Maßnahmen zum Ausgleich sind dabei solche, die im Rahmen einer „internen Kompensation“ an der Stelle des Eingriffs oder zumindest in einem unmittelbaren räumlich-funktionalen Zusammenhang mit der Stelle des Eingriffs erfolgen und so zu einer Wiederherstellung der beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts und einer landschaftsgerechten Wiederherstellung oder Gestaltung des Landschaftsbildes in gleichartiger Weise führen. Ersatzmaßnahmen sind Kompensationsmaßnahmen, die ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriff zwar nicht in gleichartiger, wohl aber in gleichwertiger Weise und zumindest im betroffenen Naturraum erfolgen.

Ausgleichsmaßnahmen müssen zwar nicht notwendigerweise am Ort des Eingriffs erfolgen, sich aber dort, wo die Beeinträchtigungen auftreten, noch auswirken. Ob eine Ausgleichsmaßnahme noch auf den Eingriff zurückwirkt und daher als solche naturschutzfachlich auch geeignet ist, ist dabei in erster Linie nicht von ihrer Entfernung zum Eingriffsort, sondern von den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten und damit den funktionalen Beziehungen zwischen Eingriffsort und Ausgleichsfläche abhängig. Für Ersatzmaßnahmen, deren Eignung sich ebenfalls nicht metrisch festlegen lässt, genügt es dagegen, wenn – über den betroffenen Naturraum – überhaupt eine räumliche Beziehung zwischen dem Ort des Eingriffs und der Durchführung der Ersatzmaßnahme besteht (BVerwG, Beschluss vom 07.07.2010 - VR 2.10).



Einen ausdrücklichen gesetzlichen Vorrang von Ausgleichsmaßnahmen gegenüber den Ersatzmaßnahmen normieren die Regelungen des § 15 BNatSchG zwar nicht. Insoweit sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen dem Wortlaut nach gleichgestellt worden. Gleichwohl bleibt die Erhaltung der bestehenden Landschaftsräume und ihrer Funktionen und damit letztlich auch jeweils der Landschaftsräume und ihrer Funktionen vor Ort eine Hauptzielvorgabe des BNatSchG (vgl. dort insbesondere § 1). So ergibt sich auch aus der Gesetzgebung zu § 13 der am 01.03.2010 in Kraft getretenen BNatSchG-Fassung (Drucksache 16/12274 des Deutschen Bundestages) eine Rechtsfolgenkaskade, nach der zunächst eine Vermeidungs- bzw. Minimierungspflicht, dann vorrangig eine Ausgleichspflicht, dann eine Ersatzpflicht und schließlich die Ersatzzahlung besteht. Konkret ist vor diesem Hintergrund im Einzelfall zu prüfen, welche Art von Maßnahmen den Zwecken der Eingriffsregelung am besten entsprechen.

Hierbei ist die Verhältnismäßigkeit stets zu beachten. Da auch für den Flächenbedarf für die Kompensationsmaßnahmen die enteignungsrechtliche Vorwirkung gilt (vgl. nachfolgend Nr. 6.3.7.2), muss der Zugriff auf privates Eigentum das mildeste Mittel zur Erfüllung der Kompensationsverpflichtung darstellen. Daran würde es fehlen, wenn Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen an anderer Stelle ebenfalls (vergleichbar) Erfolg versprechen, in der Gesamtschau aber den Vorteil bieten, dass den dort Betroffenen geringere Opfer abverlangt werden.

6.2.2.2 Beschreibung der Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes

Der geplante Straßenbau führt zu Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können und somit einen Eingriff in Natur und Landschaft darstellen (§ 14 Abs. 1 BNatSchG).



Mit dem Ausbauvorhaben der L 419 ist eine Flächeninanspruchnahme von 200.679 m² verbunden. Im Einzelnen sehen die Planunterlagen folgende Eingriffe in Natur- und Landschaft vor (vgl. S. 161 f. LBP, Unterlage Unt 9.6D):

Konflikt Nr.	Art des Eingriffs	Betroffene Flächen m²	Eingriffswert WP_E
1.1	Eichen- und Buchenwälder, sonst. Laubmischwälder, starkes bis sehr starkes Baumholz	39.202	291.851
1.2	Eichenmischwälder, sonst. Laubmischwälder, geringes bis mittleres Baumholz	17.387	110.926
1.3	Eichen-Birkenwälder, sonst. Laubmischwälder, Vorwälder und Schlagfluren; höchstens Stangenholz	4.057	21.252
1.4	Wälder mit lebensraumtypischen Baumarten < 50 %, geringes bis mittleres Baumholz	2.268	8.896
1.5	Gebüsche, Hecken und Gehölzstreifen	14.266	78.510
1.6	Einzelbäume, Baumreihen und -gruppen	4.347	32.854
	Eingriff Wälder und Gehölze	81.527	544.289
2.1	Artenarme bis mäßig artenreiche Intensivwiese/-(mäh)weiden	45.650	138.634
2.2	Saum-, Ruderal- und Hochstaudenfluren	5.314	21.930
2.3	Siedlungs- und Verkehrsbrachen	7.133	25.862
	Eingriff Grünland, Säume und Brachen	58.097	186.426



3.1	Gärten und Grünflächen mit Rasen und Zierpflanzen	4.535	4.448
3.2	Gärten mit heimischen Gehölzen	10	40
3.3	Grünanlage mit Gehölzbeständen	3.848	10.600
	Eingriff Gärten und Grünflächen	8.393	15.088
4.1	Unversiegelte Wege	46	36
4.2	Rohboden, Schotterwege, wasser- gebundene Decke	11.837	9.624
4.3	Bankett, Mittelstreifen	3.206	3.206
4.4	Straßenbegleitgrün ohne Gehölze	7.404	14.808
4.5	Straßenbegleitgrün mit Gehölzen	29.687	118.748
	Eingriff Teilversiegelte Flächen / Straßenbegleitgrün	52.180	146.422
5	Temporäres Amphibien-Laichgewässer	482	2.892
	Eingriff Gewässer	482	2.892
	Gesamt	200.679	895.117

Bei der Bewertung des Eingriffs in das Landschaftsbild wird berücksichtigt, dass es sich bei dem Vorhaben um einen Ausbau handelt und aktuell insbesondere durch die Bestandsstrecke bereits erhebliche Vorbelastungen im Sinne von Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds vorhanden sind.

Durch den Ausbau der L 419 werden in Teilabschnitten Flächen, die unter Landschaftsschutz (§ 26 BNatSchG) stehen, beansprucht. Dabei handelt es sich v. a. um die südlich an die L 419 grenzenden Waldflächen der Ronsdorfer Anlagen und die sich nördlich der L 419 erstreckenden Waldflächen zwischen dem Sportplatz des TSV 05 Ronsdorf e. V. und der Standortverwaltung (Landschaftsschutzgebiet gemäß Landschaftsplan Wuppertal-Ost). Nur sehr kleinflächig sind die landwirtschaftlich genutzten Flächen südlich der Lichtscheider Straße und südwestlich der



Oberbergischen Straße betroffen (Landschaftsschutzgebiet gemäß Landschaftsplan Gelpe). Nordöstlich des Gewerbegebietes Otto-Hahn-Straße werden für die Anlage der Entwässerungsleitung zur BAB 1 kleinfächig Wald- und Gehölzflächen, die als Landschaftsschutzgebiet (Verordnung) ausgewiesen sind, anlagebedingt beansprucht.

Bei den Ausgleichsmaßnahmen entlang der Ausbaustrecke handelt es sich um die Anpflanzung von Gehölzen (Gehölzstreifen, Strauchhecken, Baumreihen und -gruppen) etc., die zur Eingliederung der ausgebauten L 419 einschließlich der Anschlussstellen und Lärmschutzwände in die Landschaft beitragen. Im Rahmen des multifunktionalen Kompensationskonzepts werden standortfremde Waldbestände zu naturnahem Laubwald umgebaut und intensiv bewirtschaftetes Grünland in extensive Wiesen oder Weiden umgewandelt, um die Klimaaktivität der bestehenden Vegetationen zu optimieren. Mit diesen Maßnahmen auf dem Stadtgebiet von Wuppertal, u. a. im Marscheider Bachtal und an der Ronsdorfer Talsperre, wird die Eignung der Landschaftsräume zum Zwecke der naturgebundenen Erholungsnutzung aufgewertet.

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass alle unvermeidbaren Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft in geeigneter Weise ausgeglichen oder kompensiert werden. Insgesamt wird der entstehende Kompensationsumfang von 895.117 WP_E mit 895.202 WP_A ausgeglichen. Hierbei wird insbesondere die Funktionswiederherstellung der betroffenen Flächen fokussiert.

6.2.2.3 Vermeidung von Beeinträchtigungen von Natur- und Landschaft

Das Vermeidungsgebot wurde durch die vorliegenden Planungen beachtet. Der Vorhabenträger trifft zum Schutz und zur Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft geeignete Maßnahmen. Schutzmaßnahmen sind bau- oder vegetationstechnische Maßnahmen bzw. Auflagen, die dazu geeignet sind, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und



Landschaft zu unterbinden. Im Regelfall stellen sie während des Baus einen zeitlich begrenzten Schutz vor Gefährdungen von Natur und Landschaft dar. Vermeidungsmaßnahmen dienen der planerischen Optimierung des Vorhabens und können sowohl Änderungen am Projekt (Gradient, Linienführung, etc.) umfassen als auch Maßnahmen zur Minderung von Projektwirkungen (Durchlässe, Überflughilfe).

Vorliegend wurden folgende Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen getroffen (vgl. Unt 9.5D):

Schutzmaßnahme:

S1 – Anlage eines temporären Bauzaunes entlang der Arbeitsstreifen im Bereich angrenzender wertvoller Gehölzbestände.

Vermeidungsmaßnahmen:

V1 – Anlage eines Wildschutzzaunes zur Vermeidung von Wildunfällen,

V2 – Maßnahme zum Schutz von Amphibien: Tierschutzgerechte Trockenlegung eines Amphibiengewässers (Zeitplan),

V3 – Maßnahme zum Schutz von Amphibien: Anlage eines temporären Amphibienschutzzaunes.

Vermeidungsmaßnahmen zur Abwendung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände:

V_{ASB1} – Maßnahme zum Schutz von planungsrelevanten und weiteren europäischen Vogelarten: Baufeldfreimachung außerhalb der Fortpflanzungs- und Aufzuchtzeiten bzw. innerhalb der Brutzeit nur bei sicherem Ausschluss einer Brutansiedlung (Baufeldbegehung durch ökologische Baubegleitung),

V_{ASB2} – Maßnahmen zum Schutz von Greifvogelbruten: Aufstellen eines blickdichten temporären Bauzaunes vor Baubeginn,



V_{ASB3} – Maßnahmen zum Schutz von Fledermäusen: Kontrolle betroffener Höhlenbäume vor Fällung durch eine sachkundige Person im Zeitraum von Oktober bis November vor Fällung,

V_{ASB4} – Maßnahmen zum Schutz von Fledermäusen: Aufstellen eines temporären Bauzaunes mit Sperr- und Leitfunktion für Fledermäuse,

V_{ASB5} – Maßnahmen zum Schutz von Fledermäusen: dauerhafte Gestaltung des Wildschutzzaunes mit Sperr- und Leitfunktion für Fledermäuse.

Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen)

Auch unter Berücksichtigung der umfangreichen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen verursacht der Straßenausbau umfangreiche Beeinträchtigungen des Natur- und Landschaftsschutzes.

Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Die Ausgleichsmaßnahmen sollen die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes in dem betroffenen Natur- und Landschaftsraum wiederherstellen bzw. neugestalten. Auch der Ersatz muss noch in einer nachvollziehbaren Beziehung zu dem stehen, was es zu ersetzen gilt. Da also ein biologisch-funktionaler Zusammenhang mit den Beeinträchtigungen bestehen muss, können nicht beliebige Flächen verwendet werden, um die hervorgerufenen Beeinträchtigungen auszugleichen. Aufgrund der bestehenden straßennahen Bebauung, eignen sich die Flächen an der L 419 nur eingeschränkt zu der angestrebten Funktionswiederherstellung. Folglich sind auch Flächen außerhalb des Umfelds der L 419 zur Kompensation heranzuziehen.

Die durch die zusätzliche Versiegelung gestörten Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes können nicht allein durch eine entsprechende Bodenentsiegelung funktionsloser Straßenabschnitte und Gebäudeflächen ausgeglichen werden, sondern auch durch Überführung



von Flächen in einen – bezogen auf die beeinträchtigten Funktionen – höherwertigen Zustand, so dass diese die gestörten Funktionen annähernd gleichartig übernehmen. Dies wird hier durch die im Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Maßnahmen erreicht.

Das zur Kompensation vorgesehene Konzept ist rechtlich nicht zu beanstanden. Die Vorgaben des § 15 Abs. 3 BNatSchG und ELES zur vorrangigen Auswahl der Ausgleichs- und Ersatzflächen sowie zur Festlegung des Umfangs und der Gestaltung der entsprechenden Maßnahmen wurden beachtet.

Den Flächenverlusten im Umfang von 200.679 m² wurde die Wiederherstellung bzw. Neugestaltung von Flächen als Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen in Höhe von 333.296 m² gegenübergestellt.

Die nachfolgend zusammengefassten Kompensationsmaßnahmen, vgl. hierzu Unt. 19.1.4D sowie Unt 9.5D, werden hiermit angeordnet:

Nr.	Art der Kompensation	Umfang der Kompensation m²	Wert der Kompensation WP_A
A1	Anlage von standortgerechtem Laubwald	3.440	18.351
A _{ASB1} A _{ASB2}	Anlage von Gehölzstreifen	13.313	68.673
A2	Anlage von Gehölzstreifen und Strauchhecken	6.737	39.455
A3	Anlage von Strauchhecken	4.712	21.205
A4	Anlage von Baumreihen	1.581	10.486
A5	Wiederherstellung von Grünland	6.987	25.258
A6	Entwicklung von Säumen	8.838	31.008
A7	Entwicklung von Naturwald	25.039	25.039



A10	Entwicklung von extensiven Grünland	2.210	9.148
A11	Entwicklung von gut ausgeprägter artenreicher Mähwiese	28.450	85.350
Ausgleichsmaßnahmen		101.307	333.973
E2	Entwicklung von gut ausgeprägter artenreicher Mähwiese und Feuchtwiese	4.686	9.372
E3	Neubegründung von standortgerechtem Buchenwald	2.983	12.294
E4	Umbau von nicht bodenständigem Rotenwald	28.537	57.074
E4a E4b	Umbau von nicht bodenständigem Nadelwald	25.096	50.192
E5	Umbau von nicht bodenständigem Pappelwald	1.711	3.422
E6	Umbau von nicht bodenständigem Fichtenwald	15.965	31.930
E7	Umbau von nicht bodenständigem Fichtenwald	12.977	25.954
E8	Umbau von nicht bodenständigem Pappelwald	7.187	14.374
E9	Offenlegung von verrohrten Abschnitten	1.315	14.935
E10	Entwicklung von gut ausgeprägtem Feuchtgrünland	21.685	65.055
E11	Entwicklung von gut ausgeprägter artenreicher Mähwiese	2.750	8.250
E12	Umbau von nicht bodenständigem Rotenwald	40.380	80.760
E13	Entwicklung von gut ausgeprägtem Feuchtgrünland	37.067	110.611
Ersatzmaßnahmen		202.339	484.223
G1	Anlage von Straßenbegleitgrün	8.354	8.354



G2	Anlage von Straßenbegleitgrün ohne Gehölze	8.266	16.532
G3	Anlage von Straßenbegleitgrün mit Gehölzen	13.030	52.120
Gestaltungsmaßnahmen		29.650	77.006
Gesamtkompensation		333.296	895.202

Dem durch Eingriffe verursachten Kompensationsbedarf von 200.679 m² und 895.117 WP_E steht damit ein Kompensationsumfang von 333.296 m² und 895.202 WP_A gegenüber.

Bei den Ausgleichsmaßnahmen entlang der Ausbaustrecke handelt es sich um die Anpflanzung von Gehölzen (Gehölzstreifen, Strauchhecken, Baumreihen und -gruppen) etc., die zur Eingliederung der ausgebauten L 419 einschließlich der Anschlussstellen und Lärmschutzwände in die Landschaft beitragen. Im Rahmen des multifunktionalen Kompensationskonzepts werden standortfremde Waldbestände zu naturnahem Laubwald umgebaut und intensiv bewirtschaftetes Grünland in extensive Wiesen oder Weiden umgewandelt. Mit diesen Maßnahmen auf dem Stadtgebiet von Wuppertal, u. a. im Marscheider Bachtal und an der Ronsdorfer Talsperre, wird die Eignung der Landschaftsräume zum Zwecke der naturgebundenen Erholungsnutzung aufgewertet.

Für die Kompensationsmaßnahmen werden auch Flächen aus Ökokonten genutzt. Hierbei handelt es sich um die Ausgleichsmaßnahme 10 (städt. Ökokonto), die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme 11 (städt. Ökokonto), die Ersatzmaßnahme 4b (Ökokonto Dahlmann), die Ersatzmaßnahme 10 (städt. Ökokonto) sowie die Ersatzmaßnahme 13 (städt. Ökokonto).

Die von Eingriffen in Natur und Landschaft betroffenen Bereiche im LBP und die zugehörige Bilanzierung (vgl. tabellarische Gegenüberstellung Eingriff-Kompensation) sind mit ihrem Flächenanteil erfasst und ihrer



ökologischen Bedeutung entsprechend bewertet worden. Demzufolge wird der vorhabenbedingte Eingriff insbesondere im Hinblick auf die Funktionswiederherstellung vollständig kompensiert.

6.2.2.4 Erforderlichkeit von Ausgleich und Ersatz

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf, besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung. Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht (BVerwG, Urteil vom 23.08.1996 - 4 A 29.95, NVwZ 1997, S. 486).

6.2.2.5 Einwendungen zum Naturschutz

Eingriffsnahe Kompensation

Einwendungen hinsichtlich des Naturschutzes fordern, dass Kompensationsmaßnahmen eingriffsnah, vor allem im direkten Umfeld der L 419, erfolgen und nicht in entfernter gelegenen Ökokonten.

Hierzu äußert der Vorhabenträger, dass die Kompensationsmaßnahmen ausschließlich im Stadtgebiet Wuppertal vorgesehen und hier, soweit wie möglich und sinnvoll im Umfeld der L 419 im vom Eingriff betroffenen Landschaftsraum geplant sind. Es sind Kompensationsmaßnahmen vorgesehen, die eine Multifunktionalität von Flächen für alle betroffenen Funktionsbereiche gewährleisten. Im Bereich bauzeitlich genutzter Flächen können rund 2 ha Wald und Gehölze (Ausgleichsmaßnahmen A_{ASB1}, A_{ASB2}, A1, A2, A3 und A4) wiederhergestellt werden. Zur Kompensation des Eingriffs in alte Laubwälder ist südlich der L 419 Prozessschutz für den Laubwald am Knöchel (2,5 ha) geplant. Mit der Ersatzmaßnahme E3 wird neuer Laubwald in einem Umfang von 0,3 ha neu begründet. Zur Kompensation des Eingriffs in Wälder ist darüber hinaus



die Aufwertung von Waldbeständen durch den Umbau standortfremder Bestände in naturnahen Laubwald (Maßnahmen E4 bis E8 und E12) in einem Größenumfang von 13,2 ha auf Wuppertaler Stadtgebiet vorgesehen. Des Weiteren ist die Entwicklung von gut ausgeprägtem Extensivgrünland in Wuppertal (Ersatzmaßnahmen E2, E9 bis E11 und E13; ca. 4,8 ha) geplant. Als Ersatz für die entfallende Maßnahme Glessener Höhe E1 wird eine neue Kompensationsfläche im Bereich des Tescher Busches, westlich der Ortslage Lüntenberg in Wuppertal-Vohwinkel, vorgesehen. Auf der städtischen Fläche ist der Umbau von nicht bodenständigem Roteichenwald in standortgerechten Laubmischwald geplant (Ersatzmaßnahme E12 Tescher Busch). Durch weitere Kompensationsmaßnahmen auf dem Stadtgebiet von Wuppertal, u. a. im Marscheider Bachtal und an der Ronsdorfer Talsperre, wird die Eignung der Landschaftsräume zum Zwecke der landschaftsgebundenen Erholungsnutzung aufgewertet.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass die dargelegten Kompensationsmaßnahmen den in § 15 Abs. 2 BNatSchG genannten Voraussetzungen entsprechen. Vorliegend wird lediglich ein kleiner Teil der Gesamtkompensation in von der L 419 entfernten Gebieten innerhalb des Stadtgebietes der Stadt Wuppertal durchgeführt, sodass die o. g. Funktionswiederherstellung vorgenommen werden kann. Eine Verpflichtung zur ortsnahen Erbringung von Kompensation besteht indes nicht. Das Interesse hieran wiegt auch in Anbetracht der Verfügbarkeit anderer Kompensationsmaßnahmen, die die Anforderungen des § 15 Abs. 2 BNatSchG erfüllen, nicht so hoch, als dass eine Inanspruchnahme von Flächen gerechtfertigt sein könnte. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen stehen im Übrigen gleichrangig nebeneinander (Brügelmann/Gierke, 126. EL April 2023, BauGB § 200a Rn. 15). Vorliegend hat der Vorhabenträger Kompensationsflächen nach ihrem biologisch-funktionalem Zusammenhang mit den beanspruchten Flächen ausgewählt, um diese



in ihrer Klimaaktivität zu optimieren. Damit werden zukunftsgerichtete Vegetationsflächen geschaffen, die die CO₂-Aufnahme erhöhen und in ihrer Gesamtschau klimatisch positiver als die Ursprungsflächen zu bewerten sind.

Darüber hinaus sprechen gute Gründe dafür, Ökokonten und größeren in der Fläche wirksamen Maßnahmen den Vorzug vor kleineren und gestückelten örtlichen Maßnahmen einzuräumen. Größere und zusammenhängende Maßnahmen bieten ökologisch eher die Gewähr, dass die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger oder in gleichwertiger Weise hergestellt werden, als mehrere kleinere Einzelmaßnahmen.

Folglich werden die Einwendungen zurückgewiesen.

Teilung der Ronsdorfer Anlagen

Weitere Einwendungen kritisieren eine Teilung der Ronsdorfer Anlagen durch das Vorhaben.

Der Vorhabenträger gibt hierzu an, dass das angesprochene Naherholungsgebiet bereits durch die Bestandsstrecke zerschnitten sei. Zur Verbesserung dieser Situation werde die sogenannte Parkbrücke errichtet, die eine risikoarme Querung der L 419 ermögliche.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Aussage des Vorhabenträgers als ausreichend und korrekt. Durch die Errichtung der Parkbrücke entsteht eine niedrighschwellige Möglichkeit zur Querung der L 419. Eine zusätzliche Teilung oder Zerschneidung der Ronsdorfer Anlagen ist vorliegend nicht zu befürchten. Durch die zu errichtende Quermöglichkeit wird vielmehr eine sichere Verbindung zwischen den Nord- und Südteilen der Ronsdorfer Anlagen geschaffen, die dem Naherholungsgebiet insgesamt zu mehr Attraktivität verhelfen kann.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.



Entwertung der Ronsdorfer Anlagen und Isolierung des Scharpenackens

In Einwendungen wird die Entwertung der Ronsdorfer Anlagen sowie Isolierung des Scharpenackens moniert. Bedingt durch die Flächeninanspruchnahme im Bereich der Ronsdorfer Anlagen nehme die Erholungsqualität dieser deutlich ab. Darüber hinaus werde der Scharpenacken durch die L 419 von Ronsdorf abgetrennt.

Der Vorhabenträger äußert hierzu, dass die Flächeninanspruchnahme im Bereich der Ronsdorfer Anlagen auf ein notwendiges Minimum reduziert sei und diese lediglich einen geringen Teil der Gesamtfläche der Ronsdorfer Anlagen ausmachen würde. Nach der Flächeninanspruchnahme verblieben für die Ronsdorfer Anlagen noch ca. 20 ha Gesamtfläche und am Scharpenacken ca. 236 ha Gesamtfläche, die die Erholungsfunktion auch weiterhin gewährleisten sollen. Durch die Parkbrücke werde zudem eine niveaufreie und direkte Kreuzung der auch bereits im Bestand trennenden L 419 zwischen den beiden Naturräumen geschaffen. Darüber hinaus werde durch den LBP sichergestellt, dass der vorhabenbedingte Eingriff in den Naturraum durch wirksame Maßnahmen ausgeglichen werde.

Die Planfeststellungsbehörde betrachtet die Aussagen des Vorhabenträgers als hinreichend, um eine Entwertung der Ronsdorfer Anlagen und Trennung des Scharpenackens zu verneinen. Der Schutz der Ronsdorfer Anlagen und des Scharpenackens erfährt ein hohes Gewicht in der Zulassung des Vorhabens. Die Flächeninanspruchnahme im Bereich der Ronsdorfer Anlagen ist im Vergleich mit der Gesamtfläche lediglich als gering einzuschätzen. Mit der zu errichtenden L 419 wird die Erholungsfunktion der Ronsdorfer Anlagen, die durch die angrenzende Wohnbebauung eingegrenzt werden, durch eine direkte Verbindung zum Scharpenacken, gefördert. Darüber hinaus findet ein qualitativer Ausgleich des Eingriffs in die Naturräume statt, durch die die Ronsdorfer Anlagen und



auch der Scharpenacken an Erholungspotenzial potenziell dazu gewinnen können. Darüber hinaus wird insbesondere auf Abschnitt B. Nr. 6.2.2.3 dieses Beschlusses verwiesen

Die Einwendungen werden folglich zurückgewiesen.

Zusammenfassung

Die hiermit planfestgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen sind insgesamt nach Art, Größe und Standort geeignet, die durch das Ausbauvorhaben verursachten Eingriffe zu kompensieren; sie sind zudem erforderlich, um die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes in dem vom Eingriff betroffenen Raum auf Dauer zu sichern. Auch führen sie zu keinem Nachteil, der erkennbar außer Verhältnis zu dem beabsichtigten Erfolg steht.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Begleit- und Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen vollständig ausgeglichen werden können.

Die diesbezüglichen Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

6.2.3 Landschafts- und sonstige Schutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope

Die Vorschriften des Landschafts- und Biotopschutzes widersprechen dem geplanten Vorhaben nicht. Durch den Ausbau der L 419 (1. BA) werden in Teilabschnitten Flächen, die unter Landschaftsschutz (§ 26 BNatSchG) stehen, beansprucht. Dabei handelt es sich v. a. um die südlich an die L 419 grenzenden Waldflächen der Ronsdorfer Anlagen und die sich nördlich der L 419 erstreckenden Waldflächen zwischen dem Sportplatz des TSV 05 Ronsdorf e. V. und der ehemaligen Standortverwaltung (Landschaftsschutzgebiet gemäß Landschaftsplan Wuppertal-



Ost). Nur sehr kleinflächig sind die landwirtschaftlich genutzten Flächen südlich der Lichtscheider Straße und südwestlich der Oberbergischen Straße betroffen (Landschaftsschutzgebiet gemäß Landschaftsplan Gelpe). Nordöstlich des Gewerbegebietes Otto-Hahn-Straße werden für die Anlage der Entwässerungsleitung zur BAB 1 kleinflächig Wald- und Gehölzflächen, die als Landschaftsschutzgebiet (Verordnung) ausgewiesen sind, anlagebedingt beansprucht.

Für die Inanspruchnahme dieser Landschaftsschutzgebiete war eine Befreiung gemäß § 67 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BNatSchG zu erteilen. Nach dieser Vorschrift kann von den Geboten und Verboten dieses Gesetzes auf Antrag Befreiung gewährt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist. Diese Voraussetzungen liegen hier vor. Das Vorhaben entspricht den Vorgaben des Landesstraßenbedarfsplans und liegt somit offensichtlich im öffentlichen Interesse. Auf der anderen Seite werden die Landschaftsschutzgebiete nur geringfügig durch die Bauarbeiten bzw. den kleinteiligen Flächenverlust beeinträchtigt.

Vorhabenbedingt kommt es zu keiner Inanspruchnahme von gesetzlich geschützten Biotopen. Einziges im Untersuchungsraum vorkommendes geschütztes Biotop nach § 42 LNatSchG NRW und § 30 BNatSchG bildet der Erbschlöer Bach, der nördlich der Straße Erbschlö (ca. 200 - 250 m von der L 419 entfernt) verläuft, zusammen mit bachbegleitenden Erlenwald sowie Nass- und Feuchtweiden. Der Bachlauf und die Begleitstrukturen sind von den Ausbaumaßnahmen nicht betroffen und der Erbschlöer Bach wird auch nicht als Vorfluter für die anfallenden Straßenwässer herangezogen, sodass durch den Ausbau der L 419 (1. BA) keine Beeinträchtigungen geschützter Biotope verursacht werden.



Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naturschutz sind Gegenstand des LBP. Die in diesen Unterlagen enthaltenen Aussagen zu den betroffenen Naturschutzgebieten stellen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen eine ausreichende Grundlage für eine entsprechende Planungsentscheidung dar.

6.2.4 Artenschutz

Das Straßenausbauvorhaben widerspricht nicht den Anforderungen des Artenschutzes. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen bzw. mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgelegten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zum Auffangen potenzieller Funktionsverluste für alle nachgewiesenen und potenziell vorkommenden Arten einschließlich Schutzauflagen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Die artenschutzrechtlichen Anforderungen der §§ 44 und 45 BNatSchG werden beachtet.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Artenschutz sind Gegenstand des LBP und des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags. Die in diesen Unterlagen enthaltenen Aussagen zu den betroffenen Biotopen und ihrer Flora und Fauna stellen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine ausreichende Grundlage für eine entsprechende Planungsentscheidung dar.

6.2.4.1 Rechtsgrundlagen

Die Vorschriften des Artenschutzes dienen dem Ziel, wildlebende Arten, deren Lebensräume und die europaweite Vernetzung dieser Lebensräume zu sichern und zu schützen. Somit soll langfristig die biologische Vielfalt gesichert werden. Der deutsche Gesetzgeber hat die europarechtlichen Vorgaben (Richtlinie 92/43/EWG, FFH RL) im Artenschutzrecht des BNatSchG vollständig übernommen.



Gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten, (1.) wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Tötungs- und Verletzungsverbot), (2.) wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen), (3.) Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören, (4.) wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Zugriffsverbote).

Im Hinblick auf das Urteil des EuGH vom 04.03.2021 erfolgt zur Vermeidung von Rechtsrisiken für die Anhang IV-Arten der FFH-Richtlinie eine europarechtskonforme Anwendung des § 44 Abs. 1 Nr. 2 Hs. 2 BNatSchG, nach der das Störungsverbot unabhängig von der Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population angewendet wird. Das heißt nicht, dass jede vorhabenbedingte Verhaltensreaktion bereits als Störung anzusehen ist. Allgemein wird als Störung die negative Beeinflussung der psychischen Verfassung, also die „Beunruhigung“ eines Tieres, verstanden (*Meßerschmidt*, in BNatSchG, Stand 4/2021, § 44 Rn. 51). Eine Störung muss sich substantiell von Einwirkungen abheben, die als natürliches Geschehen ohnehin die Lebensbedingungen der Exemplare geschützter Arten bilden. Sie setzt also voraus, dass bei einer am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichteten Prüfung Grund zur Annahme besteht, der Reproduktionserfolg oder die



Fitness der betroffenen Individuen werde negativ beeinflusst (Fellenberg, NVwZ 2021, 943).

Da es sich hier um nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft handelt, die mit diesem Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden, gelten die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG außerdem nur für die in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Tierarten und europäischen Vogelarten. Ferner gelten die Verbote für Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind. Eine solche Verordnung wurde allerdings noch nicht erlassen.

Gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG liegt (1.) das Tötungs- und Verletzungsverbot nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann. Das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen liegt nicht vor, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind (2.) Das Verbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (3.).



Die Prüfung erfolgt stufenweise: Zunächst erfolgt eine Relevanzabschätzung, anschließend eine Detailprüfung der Arten, für die eine Betroffenheit nicht von vornherein ausgeschlossen werden kann. Nach diesen Maßstäben und erforderlichenfalls unter Berücksichtigung vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen (§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG) sind Verstöße gegen Verbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG in Bezug auf die folgenden Arten nicht feststellbar.

6.2.4.2 Prüfmethodik

Nach der gefestigten Rechtsprechung des BVerwG setzt die Prüfung, ob einem Planvorhaben naturschutzrechtliche Verbote, insbesondere solche nach § 44 BNatSchG, entgegenstehen, eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tierarten, die in den Anwendungsbereich der Verbote fallen, und ihrer Lebensräume voraus. Dies ist jedoch nicht dahingehend zu verstehen, dass der Vorhabenträger verpflichtet wäre, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Welche Anforderungen an Art, Umfang und Tiefe der Untersuchungen zu stellen sind, hängt vielmehr von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von Art und Ausgestaltung des Vorhabens ab (BVerwG, Urteil vom 06.11.2012 - 9 A 17.11, juris Rn. 100, Urteil vom 03.11.2020 - 9 A 12.19, juris Rn. 551).

Aus fachlicher Sicht kann sich eine bis ins letzte Detail gehende Untersuchung erübrigen. Lassen beispielsweise bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf ihre faunistische und floristische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008 - 9 A 14.07, juris Rn. 54). Sind von Untersuchungen keine weiteren Erkenntnisse zu erwarten, müssen sie auch nicht durchgeführt werden. Planlose Untersuchungen ohne greifbare Anhaltspunkte sind nicht veranlasst, das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand,



der keine zusätzlichen Erkenntnisse verspricht (BVerwG, Urteile vom 09.07.2008 - 9 A 14.07 und 12.08.2009 - 9 A 64.07).

Erforderlich, aber auch ausreichend ist – auch nach den Vorgaben des europäischen Gemeinschaftsrechts – eine am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichtete Prüfung. Die dazu notwendige Bestandsaufnahme wird sich regelmäßig aus zwei wesentlichen Quellen speisen, nämlich der Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und einer Bestandserfassung vor Ort, deren Methodik und Intensität von den konkreten Verhältnissen im Einzelfall abhängen. Erst durch eine aus beiden Quellen gewonnene Gesamtschau kann sich die Planfeststellungsbehörde regelmäßig die erforderliche hinreichende Erkenntnisgrundlage verschaffen (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008 - 9 A 14.07, Rn. 54 und dortige weitere Rechtssprechungsverweise, sowie Urteil vom 12.08.2009 - 9 A 64.07).

Hierzu ergänzend ist in der Verwaltungsvorschrift zur Anwendung der nationalen Vorschriften zur Umsetzung der Richtlinien 92/43/EWG (FFH-RL) und 2009/147/EG (V-RL) zum Artenschutz bei Planungs- oder Zulassungsverfahren (VV-Artenschutz, Rd.Erl. d. Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz v. 13.04.2010, Az. III 4 - 616.06.01.17, in der Fassung der 1. Änderung vom 15.09.2010) ausgeführt, dass in Bezug auf die Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und der Fachliteratur die vom LANUV im Fachinformationssystem „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ niedergelegten umfangreichen Informationen zu Lebenszyklus, Populationsbiologie und Lebensraumansprüchen der Arten (unter: Liste der geschützten Arten in NRW Artengruppen) sowie aktuelle Raster-Verbreitungsdaten (unter: Liste der geschützten Arten in NRW Messtischblätter) zur Verfügung stehen. Hierauf kann abgestellt werden. Weitergehende Informationen über konkrete Fundorte der Arten in Nordrhein-Westfalen finden sich im Fachinformationssystem „@LINFOS“.



Nach der genannten VV-Artenschutz sind ernst zu nehmende Hinweise, die sich aus kommunalen Datenbanken und Katastern sowie aus Abfragen bei den Fachbehörden, den Biologischen Stationen, dem ehrenamtlichen Naturschutz oder sonstigen Experten in der betroffenen Region ergeben, auch geeignet.

Hinsichtlich der Bestandserfassung vor Ort ist in der VV-Artenschutz ausgeführt, dass das zu untersuchende Artenspektrum, die Anzahl der Begehungen sowie die Erfassungsmethoden dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz unterliegen und im Einzelfall insbesondere von der Größe und Lage des Untersuchungsraumes sowie dessen naturräumlicher Ausstattung und den artspezifischen Erfordernissen abhängen. Maßgeblich ist auch, ob zu dem Gebiet bereits hinreichend aktuelle und aussagekräftige Ergebnisse aus früheren Untersuchungen vorliegen.

Diesen Anforderungen ist der Vorhabenträger gerecht geworden. Sowohl hinsichtlich des methodischen Ansatzes als auch bezüglich der Durchführung lässt die hier vorgenommene Bestandsaufnahme keine Fehler erkennen.

Zur Ermittlung des vorhandenen Artenbestandes geschützter Arten im Untersuchungsraum wurden folgende Datengrundlagen herangezogen:

- Faunistische Kartierung BSMW 2015/2016,
- Ergänzend: Faunistische Kartierung BSMW 2008,
- Faunistische Kartierung 2. BA 2011 und Plausibilitätskontrolle BSMW 2018,
- Aktualisierung der planungsrelevanten Arten BSMW 2018,
- Fachinformationssystem (FIS) „Geschützte Arten in Nordrhein-Westfalen“ des LANUV.

Insgesamt konnte die Anzahl an planungsrelevanten Arten auf wenige potentiell und nachweislich vorkommende Arten reduziert werden. Aufgrund fehlender Betroffenheit durch das Vorhaben konnten weitere Arten



schon im Vorfeld ausgeschlossen werden. Die verbliebenen Arten wurden einer Art-für-Art Betrachtung unterzogen.

6.2.4.3 Artenschutzfachliche Prüfung

Unter Berücksichtigung der durch Kartierungen und Bestandsdaten ermittelten (vgl. S. 128, Unterlage 19.1.1D) möglichen Vorkommen dieser Arten und der Wirkfaktoren des Vorhabens (vgl. S. 6 ff. Unterlage 19.2.1aD) sind folgende Arten bzw. Artengruppen für die artenschutzrechtliche Prüfung relevant:

Vögel

- Mäusebussard (*Buteo buteo*)
- Mehlschwalbe (*Delichon urbica*)
- Rauchschnalbe (*Hirundo rustica*)
- Sperber (*Accipiter nisus*)
- Star (*Sturnus vulgaris*)
- Waldkauz (*Strix aluco*)

Planungsrelevante Vogelarten, die im Untersuchungsgebiet lediglich als Nahrungsgäste oder Durchzügler auftreten, werden nicht artbezogen betrachtet, da für diese keine Verbotstatbestände zu erwarten sind. Dies betrifft die planungsrelevanten Vogelarten Baumpieper, Bluthänfling, Feldlerche, Girlitz, Graureiher, Habicht, Kleinspecht, Rotmilan, Turmfalke, Waldohreule, Waldschnepfe, Wiesenpieper. Alle übrigen im Jahr 2015 bei der Brutvogelkartierung nachgewiesenen Vogelarten sind nicht planungsrelevant und befinden sich in Nordrhein-Westfalen derzeit in einem günstigen Erhaltungszustand, sodass Beeinträchtigungen auf Populationsebene auszuschließen sind.



Mäusebussard

Im Feldgehölz „Am Knöchel“ fanden sich ein besetzter Horst des Mäusebussards sowie zwei weitere intakte Ausweichhorste dieser Art. Die Fortpflanzungsstätte befindet sich in einer Entfernung von ca. 170 m vom derzeitigen straßenbegleitenden Rad-/Gehweg entlang der L 418 auf der der offenen Landschaft zugewandten Seite des Wäldchens. Ein weiterer besetzter Horst des Mäusebussardes befand sich im Wald nordöstlich des Sportplatzes „Parkstraße“, knapp außerhalb des UG zur L 419. Die Fortpflanzungsstätte befindet sich in einem Abstand von ca. 130 m von den Landesschulen und der Bustrasse. Durch die Ausbaumaßnahme rückt der Rad-/Gehweg um einige Meter an den Brutplatz heran. Die Schutzwirkung der Gehölzbestände gegenüber visuellen Störungen bleibt erhalten.

Die verbleibende Entfernung von mindestens 150 m ist ausreichend, um in Verbindung mit der vorgesehenen Lärmschutzwand die Qualität des Brutplatzes im Bereich Knöchel (Beruhigung) zu erhalten. Im Wald nordöstlich des Sportplatzes „Parkstraße“ ist die verbleibende Entfernung von ca. 310 m ebenfalls ausreichend, um die Qualität des Brutplatzes (Beruhigung) zu erhalten. Eine Störung durch betriebsbedingte Beeinträchtigungen kann somit jeweils ausgeschlossen werden. Die Gefahr baubedingter Individuenverluste und Störungen wird durch die Vermeidungsmaßnahmen V_{ASB1} (Rodung von Gehölzen außerhalb der Brutzeit von Anfang Oktober bis Ende Februar) und V_{ASB2} (Aufstellen von blickdichten Bauzäunen vor Baubeginn) wirksam vermieden. Ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko ist nicht gegeben. Populationsrelevante Störungen können ausgeschlossen werden. Bei Durchführung der Vermeidungsmaßnahmen ist somit kein Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG erfüllt.



Mehlschwalbe

Von der Mehlschwalbe bestehen im Bereich des Untersuchungsraumes zwei Brutkolonien. Im Nordteil der ehemaligen GOH-Kaserne befindet sich an den Ostseiten von drei ehemaligen Kasernengebäuden eine Brutkolonie mit insg. ca. 21 Brutpaaren; an einem Stallgebäude und Wohnhaus in Erbschlö fanden sich insg. sieben Brutpaare. Die Nahrungsflächen liegen jeweils im Umfeld der Brutkolonien. Die zum Nisten genutzten Gebäude bleiben erhalten; durch die Überbauung von Grünland kommt es jedoch zu einem Verlust von Teilen der Nahrungsräume im Umfeld der Mehlschwalben-Kolonien (v. a. im Bereich Erbschlö).

Der randliche Flächenverlust des Nahrungsraumes im Umfeld der Kolonie bei Lichtscheid ist aufgrund der geringen Inanspruchnahme als nicht essentiell anzusehen. Die vorhandenen Fortpflanzungsstätten liegen auf der Ostseite der ehemaligen Kasernen-Gebäude und sind somit vom derzeitigen und zukünftigen Verkehrsgeschehen und vom Baubetrieb abgeschirmt. Der Verlust peripherer Teile des Nahrungshabitats im Bereich Erbschlö ist als nicht essentiell anzusehen und führt aufgrund der hohen Qualität des weiterhin bestehenden Landschaftsraumes als Nahrungshabitat zu keinem Ausschluss einer erfolgreichen Reproduktion in der Fortpflanzungsstätte. Der derzeitige Fahrbahnrand der L 419 liegt in einer Entfernung von ca. 150 m zur nächstgelegenen Fortpflanzungsstätte. Das Baufeld wird um ca. 20 m an die Kolonien heranrücken, so dass noch ein Abstand von mindestens 130 m erhalten bleibt. Auf- und Abfahrtssohr des Knotens Erbschlö werden einen Abstand von mindestens 85 m haben. Die vorgesehenen Gehölzpflanzungen entlang der Trasse und die Lärmschutzwand südöstlich von Erbschlö vermindern visuelle und akustische Störreize. Diese Maßnahmen senken zudem das Kollisionsrisiko. Von einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko ist nicht auszugehen. Ebenso tritt kein Verlust von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten ein. Die Zunahme der Beeinträchtigungen durch den Ausbau ist nicht so



erheblich, als dass von einer erheblichen Störung der lokalen Population auszugehen ist. Es sind somit keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG erfüllt.

Rauchschwalbe

Insgesamt zehn Brutpaare der Rauchschwalbe fanden sich in Stallgebäuden eines Reiterhofes in der Ortschaft Erbschlö. Zur Nahrungssuche dienten die umliegenden Grünlandflächen, die vorwiegend als Pferdeweiden genutzt werden. Die zum Nisten genutzten Gebäude bleiben erhalten; durch die Überbauung von Grünland kommt es jedoch zu einem Verlust von Teilen der Nahrungsräume im Umfeld der Rauchschwalbenkolonien.

Der Verlust peripherer Teile des Nahrungshabitats im Bereich Erbschlö ist als nicht essentiell anzusehen und führt aufgrund der hohen Qualität des weiterhin bestehenden Landschaftsraumes als Nahrungshabitat zu keinem Ausschluss einer erfolgreichen Reproduktion in der Fortpflanzungsstätte. Der derzeitige Fahrbahnrand der L 419 liegt in einer Entfernung von ca. 150 m zur nächstgelegenen Fortpflanzungsstätte. Das Baufeld wird um ca. 20 m an die Kolonien heranrücken, so dass noch ein Abstand von mindestens 130 m erhalten bleibt. Auf- und Abfahrtssohr des Knotens Erbschlö werden einen Abstand von mindestens 85 m haben. Die vorgesehenen Gehölzpflanzungen entlang der Trasse und die Lärmschutzwand südöstlich von Erbschlö vermindern visuelle und akustische Störreize. Diese Maßnahmen senken zudem das Kollisionsrisiko. Von einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko ist nicht auszugehen. Ebenso tritt kein Verlust von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten ein. Die Zunahme der Beeinträchtigungen durch den Ausbau ist nicht so erheblich, als dass von einer erheblichen Störung der lokalen Population auszugehen ist. Es sind somit keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG erfüllt.



Sperber

Bei der Horstbaumkartierung im März 2015 war ein Brutbereich des Sperbers mit vier intakten Horsten und Horstresten in weiteren Bäumen in einem Lärchenbestand im Ronsdorfer Stadtwald kartiert worden; dieser befindet sich südlich der L 419 (Entfernung des besetzten Horstbaumes zum vorhandenen Fahrbahnrand der L 419: 74 m, zum straßenbegleitenden Radweg: 69 m, zum Wanderweg in den Ronsdorfer Anlagen: 22 m). Unmittelbar am Eingriffsraum besteht ein Brutplatz. Die Entfernung des besetzten Horstbaumes zum Fahrbahnrand der L 419 verringert sich durch den Ausbau von 74 m auf 64 m. Bau- und betriebsbedingte Störungen einschließlich der Aufgabe des bislang noch gut abgeschirmten Brutplatzes sind nicht auszuschließen.

Der Verlust der Fortpflanzungsstätte und die Gefahr bau- und betriebsbedingter Störungen werden durch die Vermeidungsmaßnahmen VASB1 (Rodung von Gehölzen außerhalb der Brutzeit von Anfang Oktober bis Ende Februar), VASB2 (Aufstellen von blickdichten Bauzäunen vor Baubeginn) und AASB1 Abschirmende Bepflanzung zum gepl. Rad-/Gehweg sowie ein Heranrücken des Rad-/Gehweges an die L 419 (ca. 19 m gegenüber dem Vorentwurf) wirksam vermieden. Ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko ist nicht gegeben. Populationsrelevante Störungen können ausgeschlossen werden. Bei Durchführung der o. g. Vermeidungsmaßnahmen ist somit kein Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG erfüllt.

Star

Im Feldgehölz „Am Knöchel“ fand sich 2015 eine besetzte Baumhöhle des Stars. Die Fortpflanzungsstätte befindet sich in einer Entfernung von ca. 170 m vom derzeitigen straßenbegleitenden Rad-/Gehweg entlang der L 418 auf der der offenen Landschaft zugewandten Seite des Wäld-



chens. Nahrung suchende oder überfliegende Tiere wurden 2015 hauptsächlich zwischen „Lichtscheid“ und „Am Knöchel“ (Mähwiesen) sowie im Umfeld der Ortschaft „Erbschlö“ (Pferdehaltung) festgestellt. Nördlich der L 419 an der Kreuzung Staubenthaler Straße werden im Bereich der vorhandenen Gehölzbestände mit Höhlenbäumen 1 bis 3 Brutpaare des Stars vermutet (MSMW, 2018). Durch die Ausbaumaßnahme rückt der Rad-/Gehweg um einige Meter an den verorteten Brutplatz „Am Knöchel“ heran. Die Schutzwirkung der Gehölzbestände gegenüber visuellen Störungen bleibt erhalten. Durch den Ausbau der L 419 (1. BA) gehen nördlich der Kreuzung Staubenthaler Straße mehrere Höhlenbäume verloren, die einen potenziellen Brutraum für den Star darstellen. Während die Mähwiesen um Lichtscheid nur randlich geringfügig beansprucht werden, kommt es im Bereich Erbschlö durch den Bau der Anschlussstelle zu einem größeren Verlust von Teilen der Nahrungsräume der Stare.

Die verbleibende Entfernung von mindestens 150 m ist ausreichend, um in Verbindung mit der vorgesehenen Lärmschutzwand die Qualität des Brutplatzes im Bereich Knöchel zu erhalten. Bau- und betriebsbedingte Störungen des gut abgeschirmten Brutplatzes sind ebenfalls auszuschließen, auch da für den Wald „Am Knöchel“ ein Prozessschutz beabsichtigt ist. Die Gefahr baubedingter Individuenverluste und Störungen wird durch die Vermeidungsmaßnahmen VASB1 (Rodung von Gehölzen außerhalb der Brutzeit von Anfang Oktober bis Ende Februar) wirksam vermieden. Ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko ist nicht gegeben. Populationsrelevante Störungen können ausgeschlossen werden. Der Verlust peripherer Teile des Nahrungshabitats im Bereich Erbschlö ist als nicht essentiell anzusehen und führt aufgrund der hohen Qualität des weiterhin bestehenden Landschaftsraumes als Nahrungshabitat zu keinem Ausschluss einer erfolgreichen Reproduktion in der Fortpflanzungsstätte. Bei Durchführung der Vermeidungsmaßnahmen ist somit kein Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG erfüllt.



Waldkauz

Der Waldkauz wurde nur bei einer Nachtbegehung im März 2016 im Untersuchungsraum mit einem rufenden Weibchen nachgewiesen. Ein geeigneter Höhlenbaum oder Nistkasten wurde nicht gefunden, doch sind Bruten auch in Gebäudenischen möglich. Der Nachweis 2016 erfolgte fast genau am gleichen Ort wie der Nachweis bettelnder Waldkauz-Jungvögel im Juni 2008. Es wird von einem Brutpaar im Bereich zwischen den südlich gelegenen Ronsdorfer Anlagen und dem Siedlungsbereich "Monhofsfeld" ausgegangen. Durch die große Effektdistanz sind bau- und betriebsbedingte Störungen daher nicht auszuschließen.

Die Gefahr bau- und betriebsbedingter Störungen wird durch die Vermeidungsmaßnahmen VASB1 (Rodung von Gehölzen außerhalb der Brutzeit von Anfang Oktober bis Ende Februar), VASB2 (Aufstellen von blickdichten Bauzäunen vor Baubeginn) und AASB1 (Abschirmende Bepflanzung zum gepl. Rad-/Gehweg sowie ein Heranrücken des Rad-/Gehweges an die L 419 (ca. 19 m gegenüber dem Vorentwurf)) wirksam vermieden. Ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko ist nicht gegeben. Populationsrelevante Störungen können ausgeschlossen werden. Bei Durchführung der o. g. Vermeidungsmaßnahmen ist somit kein Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG erfüllt.

Fledermäuse

Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt vier Fledermausarten nachgewiesen. Kleiner Abendsegler, Rauhaufledermaus und Wasserfledermaus wurden nur in einzelnen Rast- und Durchzugsvorkommen festgestellt, während die Zwergfledermaus entlang der L 419 stetig beiderseits der Straße, in angrenzenden Gehölzstrukturen und Offenlandbereichen, in Siedlungsbereichen, aber auch über der Straße fliegend angetroffen wurde. Fledermausarten, die lediglich als Nahrungsgäste oder Durchzügler auftreten, werden nicht artbezogen betrachtet.



Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*)

Die Zwergfledermaus wurde bei allen Nachtbegehungen entlang der L 419 und insgesamt in allen Abschnitten angetroffen. Weitgehend ungeklärt blieb, wo die Zwergfledermäuse ihre Tagesquartiere haben. Innerhalb der Umgebung der Trasse konnten weder Tagesquartiere noch Wochenstuben mit Weibchen und Jungtieren der vor allem Gebäude bewohnenden Art festgestellt werden. Fortpflanzungsstätten und individuenreiche Ruhestätten der Zwergfledermaus wurden innerhalb des Untersuchungsraumes nicht nachgewiesen und sind auch nicht zu erwarten; eine Betroffenheit kann somit ausgeschlossen werden. Das Vorkommen einzelner Tiere in und an Höhlen- und Spaltenbäumen (Tagesquartiere) kann allerdings nicht ausgeschlossen werden. Ebenso ergibt sich durch den Verlust von Leitstrukturen ein erhöhtes Kollisionsrisiko. Somit besteht die Gefahr der Tötung sowie der Entnahme, Zerstörung oder Beschädigung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten wildlebender Tiere.

Die Gefahr bau- und betriebsbedingter Störungen werden durch die Vermeidungsmaßnahmen VASB3 (Kontrolle betroffener Höhlenbäume vor Fällung), VASB4 (Aufstellen eines Bauzaunes mit Sperr- und Leitfunktion für Fledermäuse), VASB5 (Gestaltung des Wildschutzzaunes mit Sperr- und Leitfunktion für Fledermäuse) sowie AASB2 (Wiederherstellung von Gehölzpflanzungen als Leitstruktur / Kollisionsschutz für Fledermäuse) wirksam vermieden. Ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko ist nicht gegeben. Populationsrelevante Störungen können ausgeschlossen werden. Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen wird kein Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG erfüllt.

Amphibien und Reptilien

Bei der Amphibienkartierung wurden weit verbreitete und häufige Amphibienarten festgestellt, die nicht zu den planungsrelevanten Arten gehö-



ren. Die gemäß dem Fachinformationssystem des LANUV für den Messtischblattquadranten gelisteten planungsrelevanten Amphibienarten Geburtshelferkröte und Kammmolch konnten im Untersuchungsraum weder bei den Kartierungen im Jahr 2008, 2015 und 2018 nachgewiesen werden.

Im Rahmen der Untersuchungen 2015 und 2018 wurden keine Reptilienarten festgestellt. Gemäß dem Fachinformationssystem des LANUV kommen auch keine planungsrelevanten Reptilien im Messtischblattquadranten vor.

Beeinträchtigungen artenschutzrechtlich nach § 44 Abs. 1 Nr. 4, Abs. 5 BNatSchG geschützter Pflanzenarten können ausgeschlossen werden, da ein Vorkommen dieser im Untersuchungsraum nicht nachgewiesen werden konnte.

Zusammenfassend ist unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen kein Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG erfüllt.

6.2.4.4 Einwendungen zum Artenschutz

Wildschutzmaßnahmen

In Einwendungen werden Bedenken hinsichtlich des Wildschutzes geäußert. Es wird befürchtet, dass durch die Ausbaumaßnahme und die damit verbundene Errichtung von Lärmschutzwänden eine dauerhafte, unüberwindbare Barriere für Tiere und eine Verhinderung des Wildwechsels bewirkt wird, die eine Reduzierung des Artenbestandes zur Folge hat. Zur Verhinderung dieser Effekte wird eine Grünbrücke als Querungsmöglichkeit für Tiere gefordert.

Der Vorhabenträger gibt hierzu im Rahmen seiner Synopse an, dass das Erfordernis einer Tierquerungsmöglichkeit intensiv geprüft worden sei. Relevante Funktionsbeziehungen z. B. von planungsrelevanten Arten, die eine Querungshilfe notwendig machten, seien durch die faunistischen



Untersuchungen der Biologischen Station (Kartierungen 2008 und 2015/16) nicht nachgewiesen worden. Darüber hinaus seien alle nachgewiesenen planungsrelevanten Tierarten flugfähig und nicht unmittelbar bodengebunden. Hieraus leite sich insb. keine Notwendigkeit einer Querungsmöglichkeit in Form einer Grünbrücke ab. Zudem deuteten die Aussagen des zuständigen Jagdpächters nicht auf eine intensive Vernetzungsfunktion hin, sodass auch keine tierökologische Notwendigkeit für eine Querungsmöglichkeit vorliege. In den Jahren 2010 bis 2013 sei lediglich ein Wildunfall durch die Polizei dokumentiert worden. Die bereits bestehende Barrierewirkung der Bestandsstrecke werde durch den Ausbau der L 419 nicht zusätzlich erhöht und stelle somit keine eingriffsrelevante Zerschneidung des Landschaftsraumes dar.

Die Planfeststellungsbehörde befindet die Aussagen des Vorhabenträgers als sachlich korrekt. Eine artenschutzrechtliche Notwendigkeit für eine Querungsmöglichkeit ergibt sich vorliegend nicht. Die sog. Parkbrücke wird vereinzelte Wildwechsel zulassen. Durch die Errichtung eines Wildschutzzaunes im Rahmen der Maßnahme V_{ASB5} wird das Risiko von Wildunfällen gemindert.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

6.2.5 Natura 2000

Die Verbote des europäischen Natura-2000 Gebietsschutzes werden nicht berührt. Als relevant zu betrachtende Auswirkungen des Ausbauvorhabens auf Natura 2000-Gebiete sind nicht zu erwarten.

Gem. § 34 Abs. 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, ein Natura-2000-Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Einer detaillierten Verträglichkeitsprüfung bedarf es nicht, wenn bei einem Vorhaben bereits aufgrund



der Vorprüfung nach Lage der Dinge ernsthaft die Besorgnis nachteiliger Auswirkungen auszuschließen ist (BVerwG, Beschluss vom 26.11.2007 - 4 BN 46/07, juris Rn. 11).

Innerhalb des Untersuchungsraumes sind keine Gebiete des europäischen ökologischen Netzes "Natura 2000" ausgewiesen.

Südwestlich des Untersuchungsraumes befindet sich das Naturschutzgebiet "Fließgewässersystem Gelpe- und Saalbachtal" - gleichzeitig Teil des insgesamt 155 ha großen Natura 2000-Gebietes "FFH-Gebiet Gelpe und Saalbach" (DE-4709-303). Dieses beginnt an der nächsten Stelle in einer Entfernung von rund 500 m westlich der L 419 und erstreckt sich westlich und südwestlich von Ronsdorf. Durch Ausbreitungsberechnungen ist eine zusätzliche Stickstoffdeposition zu erwarten. Diese liegt jedoch unterhalb des Abschneidekriteriums von 0,3 kg Stickstoff ha⁻¹a⁻¹.

6.2.6 Weiterer Gebietsschutz

Auch die zwingenden Vorschriften des nationalen Gebietsschutzes werden erfüllt.

Es existieren keine gem. § 23 BNatSchG festgesetzte Naturschutzgebiete im Umfeld des Vorhabens. Daher sind Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des Naturschutzgebiets oder seiner Bestandteile oder zu einer nachhaltigen Störung führen können (§ 23 Abs. 2 BNatSchG), nicht zu befürchten.

6.2.7 Gewässer- und Grundwasserschutz

6.2.7.1 Vorhandene Straßenoberflächenentwässerung / Einleitung

Das im Bereich der L 419 anfallende Oberflächenwasser wird mithilfe einer Kombination aus offener und geschlossener Entwässerung gefasst. Die vorhandene geschlossene Entwässerung sieht die Sammlung des anfallenden Oberflächenwassers der L 419 über Straßenabläufe und Kanalisationen vor. In den Bereichen der offenen Entwässerung wird das



gesammelte Oberflächenwasser über die belebte Oberbodenzone der seitlich angeordneten Versickerungsmulden in das Grundwasser eingeleitet. Im unmittelbaren Umfeld des Planungsgebiets des 1. Bauabschnitts verlaufen keine Fließgewässer, da der Höhenrücken, dem die L 419 folgt, eine natürliche Wasserscheide bildet. Der einzige Bach im Umfeld, in einer Entfernung von 200 - 250 m, ist der nördlich weitgehend parallel zur L 419 verlaufende Erbschlöer Bach der als einziger permanent wasserführend ist, jedoch nicht als Vorflut für die Entwässerung der L 419 dient. Der Blombach verläuft entlang der BAB 1 und spielt im Zusammenhang mit dem RRB „Blombachtal“ mit vorgeschalteter Abwasserbehandlungsanlage eine Rolle. Eine Bedeutung für die Straßenoberflächenentwässerung der L 419 durch weiter entfernte Gewässer wie z.B. dem Schmalenhofer Bach im Norden und seiner Zuflüsse Hadberger Siefen, Gleichener Siefen und Scharpenacker Siefen, Dornbach im Westen und Leyebach im Süden wurde im Rahmen des Umweltgutachtens nicht festgestellt. Im Planungsgebiet des 1. Bauabschnitts befinden sich somit keine für die Gebietsentwässerung geeigneten Gewässer. Zur Oberflächenentwässerung werden die parallel zur L 419 verlaufenden Mulden und die vorhandene Kanalisation der Wuppertaler Stadtwerke und des Landesbetriebes Straßenbau.NRW genutzt. In den Knotenpunkten „Lichtscheid“ und „Staubenthaler Straße“ besteht die Möglichkeit, das Straßenwasser mit Hilfe von städtischen Anlagen zu reinigen und anschließend in das Grundwasser einzuleiten.

6.2.7.2 Planung der Straßenoberflächenentwässerung / Einleitung

Die bestehende L 419 verfügt größtenteils über eine geschlossene Entwässerung, die das anfallende Straßenoberflächenwasser in die Kanalisation ableitet und damit nicht dem örtlich vorkommenden Grundwasser. Die Ausbauplanung der L 419 sieht eine weitgehende ortsnahe Versickerung des Straßenoberflächenwassers vor und unterstützt somit die Grundwasserneubildung.



Das anfallende Straßenwasser soll möglichst breitflächig über die Bankette und abschnittsweise weiter über die Böschungsschultern in die parallel verlaufenden Mulden zur Versickerung abgeschlagen werden. Die einzelnen Entwässerungsmulden sind kaskadenförmig entlang der Trasse angeordnet. Sie sind durch Überlaufschwelle voneinander getrennt, die die Weiterleitung des Straßenwassers in die nachfolgende, topographisch tieferliegende Mulde sicherstellen. Diese Anordnung gewährleistet, dass die Versickerungskapazität der Mulden ausgeschöpft wird. Das bei Starkniederschlägen anfallende Niederschlagswasser, welches in den Mulden nicht versickert werden kann, wird durch die Mulden in das nachfolgende Regenrückhaltebecken geleitet. Das abfließende Niederschlagswasser in den Bereichen des Ausbaus der Staubenthaler Straße und der Erbschlöer Straße wird in Regenrückhaltebecken zwischengespeichert und gedrosselt abgeleitet. Im Verlauf der L 419 besteht in den Knotenpunkten Lichtscheid und Staubenthaler Straße die Möglichkeit, das Straßenwasser in bestehende städtische Abwasserbehandlungsanlagen einzuleiten. Das ab Bau-km 1 + 780 anfallende Straßenwasser der L 419, welches nicht in den parallel zur Trasse angeordneten Mulden versickert werden kann, wird entlang der geplanten Trasse des ersten und des späteren zweiten Bauabschnitts in die Abwasserbehandlungsanlage Blombachtal an der BAB 1 eingeleitet. Hier wird das Oberflächenwasser über entsprechende Reinigungsanlagen gereinigt und damit wird vorgereinigtes Wasser in den Blombach eingeleitet. Infolge des zweistreifigen Ausbaus der L 419 und der gewählten Trassenführung im Grundriss sind Sammelleitungen im Mittelstreifen erforderlich. In den Einschnittsbereichen fließt das Oberflächenwasser über das Bankett in die Einschnittsmulde und wird dort am Tiefpunkt über angehobene Ablaufschächte in die geplante Regenwasserkanalisation eingeleitet und abtransportiert. Die Reinigung des anfallenden Oberflächenwassers erfolgt



über die belebte Oberbodenzone der Mulden. Die Regenrückhaltebecken werden als Trockenbecken ausgebildet. Aufgrund des fehlenden Notüberlaufs werden die Rückhalteräume größer dimensioniert, sodass im Falle einer Sturzflut ein gefahrloser Abfluss erfolgen kann. Im Bereich des Knotenpunktes Erbschlö besteht keine Möglichkeit das Straßenwasser in eine Vorflut, das Grundwasser oder eine Kanalisation einzuleiten. Aus diesem Grund wird das ab Bau-Km 1 + 780 in den Mulden gesammelte Straßenwasser der L 419 in das Regenrückhaltebecken Blombachtal mit vorgeschaltetem Ölabschneider weitergeleitet. Lediglich das Wasser der tieferliegenden Bereiche im Knotenpunkt Erbschlö wird in das Regenrückhaltebecken Erbschlöer Straße eingeleitet. Das hier gespeicherte Straßenwasser wird zeitverzögert und gedrosselt mithilfe von zwei Pumpwerken (DN 2000) unter der Erbschlöer Straße über 2 × 2 Druckleitungen (DN 100) beidseitig in die Mulden der L 419 beim Bau-km 2 + 818 über vorgeschaltete Druckentspannungsschächte abgeschlagen.

Erforderliche Verbreiterung bzw. Eintiefung der Standardentwässerungsmulden

Infolge der hydraulischen Belastung, welche sich aus der Überflutungswahrscheinlichkeit von 1-mal in 30 Jahren ergibt, werden die nachfolgenden Muldenbereiche überlastet und würden aus der 30 cm tiefen Mulde ins angrenzende Gelände überlaufen.

Somit müssen die Mulden in den nachfolgend erwähnten Bereichen um mindestens 30 cm verbreitert oder um mindestens 10 cm vertieft werden:

- linksseitige Mulde von 1+410 - 1+435
- linksseitige Mulde von 1+490 - 1+590
- rechtsseitige Mulde von 2+240 - 2+540
- linksseitige Mulde von 2+820 - 2+990



Regenwasserkanalisation

Die geplante Regenwasserkanalisation hat eine Gesamtlänge von ca. 4.491 m. Die Dimensionierung ergibt Nennweiten von DN 300 bis DN 600. Die Leitungen liegen außerhalb der Fahrbahnen der L 419 im Mittelstreifen und unterhalb der Mulden. Das Oberflächenwasser wird in Fertigteilstraßenabläufen mit Nassschlammfang (Straßenablaufaufsatz 500/500 mm) gefasst und den Sammelleitungen über Anschlussleitungen zugeführt.

Planumsentwässerung

Im gesamten Bereich der Baumaßnahme ist aufgrund des Baugrundes eine Planumsentwässerung erforderlich. In den Dammbereichen wird die Frostschutzschicht in einer Dicke von mindestens 20 cm bis zum Schnitt mit der Dammböschung geführt, so dass sie dort offen entwässern kann. Im Mittelstreifen wird durchgehend eine Drainageleitung DN 100 verlegt, die an die Mittelstreifenentwässerung angeschlossen wird.

In den Einschnittsbereichen wird im Mittelstreifen sowie südlich und nördlich der L 419 eine geschlossene Planumsentwässerung angeordnet. Die Drainageleitung DN 100 wird an die Mittelstreifenentwässerung und an die geschlossene Muldenentwässerung angeschlossen.

Wassertechnische Bauwerke

Im Zuge der Baustrecke der L 419 sind folgende Abwasserbehandlungsanlagen und Regenrückhaltebecken (RRB) vorgesehen:

Die vorhandene Abwasserbehandlungsanlage „Lichtscheid“ westlich des Baubeginns bleibt unverändert bestehen. Der Einzugsbereich der L 419 wird gegenüber dem Ist-Zustand reduziert, womit eine geringere Abflussmengenaufnahme verbunden ist und das RRB Lichtscheid nicht intensiver beansprucht wird.



- RRB Staubenthaler Straße bei Bau-km 1+660
- RRB Erbschlöer Straße bei Bau-km 2+840
- Regenwasserpumpwerk Erbschlöer Straße bei Bau-km 2+850

Das vorhandene RRB „Blombachtal“ an der BAB 1 bleibt unverändert bestehen. Dieses ist bereits für die Aufnahme von zusätzlichen Wassermengen der L 419 dimensioniert.

Standorte der Regenrückhaltebecken

Regenrückhaltebecken – Staubenthaler Straße

Das RRB Staubenthaler Straße liegt im nordöstlichen Quadranten des teilplanfreien Knotenpunktes Staubenthaler Straße und nimmt das komplette Oberflächenwasser des EWA 2 auf.

Die Platzverhältnisse für die Anlage des RRB sind infolge der gewählten Knotenpunktlösung begrenzt. Das Regenrückhaltebecken besteht aus einem Tosbeckenbereich und einem Speicherbeckenbereich. Die Beckensohle ist in Richtung Ablauf um 1 % geneigt. Vor dem Tosbeckenbereich werden alle zufließenden Längsentwässerungen über einen Kontrollschacht angeschlossen. Am Ablauf des Speicherbeckens erfolgt die Anordnung eines Drosselschachtes mit einem vertikalen Wirbelventil. Vor dem Ablauf ist ein Pumpensumpf vorgesehen, der mögliche Verschmutzungen sammelt und damit verhindert, dass das Drosselventil im Drosselschacht nicht verstopft. Die Ableitung des gedrosselten Oberflächenwassers erfolgt über eine Transportleitung DN 300 mit Anschluss an die vorhandene Kanalisation DN 400.

Das RRB erhält eine Umfahrung, welche eine Zuwegung an die Staubenthaler Straße erhält. Zur Vermeidung von Schäden durch Schichtenwasser wird das trockenfallende Regenrückhaltebecken unterhalb der Abdichtung mit einer Ringdrainage versehen, die am Schacht RS10.99



der geplanten Regenwasserleitung angeschlossen wird. Aus betrieblichen Gründen werden alle Ringdrainagen mit einem Nenndurchmesser von 150 ausgeführt. Die Bemessung der Regenrückhaltebecken erfolgte mit KOSIM.

Daten des RRB Staubenthaler Straße:

- maximale Einleitungsmenge $Q_{\max} = 317 \text{ l/s}$
- angeschlossene Fahrbahnfläche $A_u = 3,16 \text{ ha}$
- Drosselabfluss = 20 l/s .
- geplantes Speichervolumen beträgt $857 \text{ m}^3 > 447 \text{ m}^3$ (erforderliches Speichervolumen)
- gewählte max. Einstauhöhe = $1,48 \text{ m}$.
- Zulaufhöhe = $328,40 \text{ m ü.NN}$
- Auslaufhöhe = $328,12 \text{ m ü.NN}$

Regenrückhaltebecken – Erbschlöer Straße

Das RRB Erbschlöer Straße liegt im nordöstlichen Quadranten des teilplanfreien Knotenpunktes Erbschlöer Straße und nimmt das gesamte Oberflächenwasser des EWA 6 auf, welches zuvor nicht in den Mulden versickern kann. Die Platzverhältnisse für die Anlage des RRB sind infolge der gewählten Knotenpunktlösung begrenzt.

Das RRB besteht aus einem Tosbeckenbereich und einem Speicherbeckenbereich. Die Beckensohle ist in Richtung Ablauf um 1% geneigt. Vor dem Tosbeckenbereich werden alle zufließenden Längsentwässerungen über einen Kontrollschacht angeschlossen. Am Ablauf des Speicherbeckens erfolgt die Anordnung eines Drosselschachtes mit einem vertikalen Wirbelventil. Vor dem Ablauf ist ein Pumpensumpf vorgesehen, der mögliche Verschmutzungen sammelt und damit verhindert, dass das



Drosselventil im Drosselschacht verstopft. Die Ableitung des gedrosselten Oberflächenwassers erfolgt über eine Transportleitung mit Anschluss an das Regenwasserpumpwerk in der Erbschlöer Straße. Das Regenrückhaltebecken erhält eine Umfahrung, welche eine Zuwegung an die Erbschlöer Straße erhält.

Zur Vermeidung von Schäden durch Schichtenwasser wird das trockenfallende Regenrückhaltebecken unterhalb der Abdichtung mit einer Ringdrainage versehen, die am Schacht RS31.02 der geplanten Regenwasserleitung angeschlossen wird.

Die großzügige Dimensionierung des Rückhalteriums erfolgt aufgrund des fehlenden Notüberlaufs des RRB Erbschlöer Straße. Die Bemessung der RRB erfolgte mit KOSIM.

Daten des RRB – Erbschlöer Straße:

- maximale Einleitungsmenge $Q_{\max} = 100 \text{ l/s}$
- angeschlossene Fahrbahnfläche $A_u = 0,61 \text{ ha}$
- Drosselabfluss = 10 l/s .
- geplantes Speichervolumen beträgt $417 \text{ m}^3 > 114 \text{ m}^3$ (erforderliches Speichervolumen)
- gewählte max. Einstauhöhe = $1,14 \text{ m}$.
- Zulaufhöhe = $314,40 \text{ m ü.NN}$
- Auslaufhöhe = $314,15 \text{ m ü.NN}$

Anordnung und Ausstattung des Drosselbauwerkes

Im Drosselbauwerk teilt eine Stahlbetonüberfallwand das Bauwerk in zwei Hälften. Das Drosselorgan, welches hinter der Stahlbetonüberfallwand montiert wird, wird mittels eines Rohrdurchlasses mit dem Regen-



rückhaltespeicherraum verbunden. Als weitgehend wartungsfreies Drosselorgan wird ein konisches Wirbelventil verwendet. An der Überfallwand wird ein Bypass mit Schieber leicht über dem Drosselorgan installiert.

Über Edelstahlleitern kann man bis auf die Sohle der Zu- und Ablaufseite im Drosselbauwerk gelangen.

Regenwasserpumpwerk Erbschlöer Straße

An der nördlichen Planfeststellungsgrenze (Tiefpunkt) der Erbschlöer Straße wird ein Doppel-Pumpwerk mit einer hydraulischen Gesamtkapazität von 30 l/s angeordnet. Als optimierte Lösung hinsichtlich geringer Störanfälligkeit und robuster Auslegung werden zwei redundante Pumpwerke nebeneinander angeordnet. Zur Gewährleistung einer schadlosen Entwässerung wird dem Pumpwerk ein Stauraumkanal (DN 1200) mit 28 m³ Speichervolumen vorgeschaltet. Jedes Pumpwerk verfügt über 2 Pumpen mit einer hydraulischen Leistungsfähigkeit von 15 l/s. Ein Pumpwerk beschickt die südliche Mulde der L 419, das andere Pumpwerk die nördliche Mulde jeweils über einen Druckentspannungsschacht. Die jeweiligen Einleitungspunkte an den Entwässerungsmulden werden vom Pumpwerk aus mit einer Doppelleitung angefahren. Es werden keine Rückschlagklappen in der Pumpendruckleitung angeordnet. Jede Pumpe hat ihre eigene Druckleitung und läuft nach dem Abschalten der Pumpe zum Pumpwerk hin leer (Frostschutz). Zum Pumpwerk gehört ein Schaltschrank im Straßenseitenraum. Das Pumpwerk ist in den normalen Revisionsplan für technische Ausstattungen aufzunehmen.

6.2.7.3 Bewertung

Die vom Vorhabenträger vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz der Gewässer stellen sicher, dass die Belange des Schutzgutes Wasser in sachgerechter Weise Berücksichtigung finden und Gefährdungen der Gewässer einschließlich des Grundwassers im Rahmen der gesetzlichen



Vorgaben – und soweit technisch möglich – ausgeschlossen bzw. minimiert werden. Die Belange der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes, wie sie sich insbesondere aus den allgemeinen Grundsätzen der Gewässerbewirtschaftung sowie den wasserwirtschaftlichen Zielvorgaben des § 6 WHG und bezüglich der mit der Straßenentwässerung zusammenhängenden Gewässerbenutzungen aus §§ 12, 27 und 47 WHG ergeben, werden beachtet. Unmittelbare Eingriffe in Oberflächengewässer oder in das Grundwasser ergeben sich nicht. Unter Berücksichtigung der festgestellten Maßnahmen und Auflagen sind mit dem Vorhaben und den mit ihm einhergehenden Gewässerbenutzungen keine Auswirkungen verbunden, die sich unzumutbar negativ auf den Gewässerschutz, d. h. die Funktions- und Leistungsfähigkeit der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts, auf den Wasserhaushalt, auf das Wohl der Allgemeinheit, auf rechtlich geschützte Interessen Dritter oder auf etwaige Nutzungsmöglichkeiten auswirken. Schädliche Gewässeränderungen im Sinne von § 3 Nr. 10 WHG sind nicht zu erwarten. Auf die Ausführungen unter Nr. 3 im Abschnitt A. des Beschlusses wird ergänzend Bezug genommen. Dieser Einschätzung ist von den am Verfahren beteiligten Wasserbehörden nicht widersprochen worden.

Betroffene Wasserkörper

Innerhalb des Untersuchungsraumes sind keine Wasserschutzgebiete und keine Überschwemmungsgebiete ausgewiesen.

Oberflächenwasserkörper

Oberirdische Gewässer sind so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird und ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (§ 27 WHG).

Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern sind so zu errichten, zu betreiben, zu unterhalten und stillzulegen, dass keine schäd-



lichen Gewässerveränderungen zu erwarten sind und die Gewässerunterhaltung nicht mehr erschwert wird, als es den Umständen nach unvermeidbar ist (§ 36 WHG).

Die Prüfung des Gewässerzustands erfolgt bezogen auf den jeweiligen Wasserkörper, wie sich aus § 3 Nr. 8 WHG ergibt. Oberflächenwasserkörper sind nach § 3 Nr. 6 WHG einheitliche und bedeutende Abschnitte eines oberirdischen Gewässers oder Küstengewässers. Räumliche Bezugsgröße für die Prüfung der Verschlechterung bzw. einer nachteiligen Veränderung ist ebenso wie für die Zustands-/Potenzialbewertung grundsätzlich der Oberflächenwasserkörper in seiner Gesamtheit; Ort der Beurteilung sind die für den Wasserkörper repräsentativen Messstellen. Lokal begrenzte Veränderungen sind daher nicht relevant, solange sie sich nicht auf den gesamten Wasserkörper oder andere Wasserkörper auswirken (BVerwG, Urteil vom 12.06.2019 - 9A 2/18).

Im unmittelbaren Umfeld der L 419 verlaufen keine Fließgewässer. Die L 419 folgt einem Höhenrücken, der eine Wasserscheide bildet. Als einzig permanent wasserführendes Gewässer in einer Entfernung von 200-250 m zu den Planfeststellungsgrenzen verläuft weitestgehend in nördlich paralleler Lage der Erbschlöer Bach. Dieser ist nur in einem kurzen Abschnitt als naturnah einzustufen und hat keine Relevanz für die Vorflut der Entwässerung der L 419. Den parallel zur BAB 1 verlaufenden Blombach betrifft ausschließlich das RRB Blombachtal. Das dort anfallende Oberflächenwasser wird über die belebte Oberbodenzone gereinigt in diesen eingeleitet. Das bestehende RRB Blombachtal wurde für die zusätzliche Aufnahme von Straßenabwässern von der L 419 dimensioniert. Insgesamt wird die genehmigte Einleitungsmenge in das nicht berichtspflichtige Oberflächengewässer Blombach durch die Ausbauplanung nicht erhöht. Beeinträchtigungen weiterer Gewässer (insb. Schmalenhofer Bach, Hadberger Siefen, Gleichener Siefen und Scharpenacker



Siefen, Gelpe, Morsbach, Dornbach und Leyerbach) werden nicht hervorgerufen.

Es bestehen darüber hinaus mehrere Stillgewässer. Bei diesen handelt es sich lediglich um naturferne Regenrückhaltebecken und Kleingewässer (Gartenteich) mit Größen von unter 0,5 km², die nicht berichtspflichtig sind. Das Verschlechterungsverbot gilt bei Einwirkungen auf kleinere Gewässer, die selbst kein Wasserkörper sind und die auch keinem benachbarten Wasserkörper zugeordnet worden sind, nur insoweit, als es in einem Wasserkörper, in den das kleinere Gewässer einmündet oder auf den es einwirkt, zu Beeinträchtigungen kommt. Dies ist vorliegend nicht der Fall.

Grundwasser

Das Grundwasser ist so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und chemischen Zustandes vermieden wird, alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentration (aufgrund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeit) umgekehrt und ein guter mengenmäßiger und chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden. Insbesondere gehört das Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und Grundwasserneubildung zu einem guten mengenmäßigen Zustand des Grundwassers (§ 47 WHG, WRRL).

Die L 419 liegt innerhalb der devonischen Festgesteine des rechtsrheinischen Schiefergebirges und weist Ton-, Schluff- und Sandsteine auf, die aufgrund ihres geringen Porenvolumens grundwasserarm und zur Grundwassererschließung ungeeignet sind. Insgesamt weist das Gebiet keinen zusammenhängenden Grundwasserspiegel auf, sodass nur lokal mit Stau- und Schichtenwasser zu rechnen ist.



6.2.7.4 Zustand der betroffenen Wasserkörper

Datengrundlage für die folgenden Angaben zu den zu berücksichtigenden Wasserkörpern sowie den zugehörigen Fluss- und Einzugsgebieten ist das Informationsportal ELWIS-WEB.

Oberflächenwasserkörper

Informationen über den chemischen und ökologischen Zustand von Oberflächengewässern sind in ELWIS-WEB lediglich für den Leyerbach zu finden. Dessen chemischer und ökologischer Zustand wird als gut beschrieben.

Grundwasserkörper

Der chemische Zustand des Grundwasserkörpers wird gem. Monitorzyklus 2013-2018 als gut bezeichnet. Zudem wird die Zielerreichung des chemischen Zustandes in 2021 als wahrscheinlich eingeschätzt.

6.2.7.5 Straßenentwässerung

Die ordnungsgemäße Entsorgung des als Abwasser im Sinne des § 54 Abs. 1 Nr. 2 WHG einzustufenden Oberflächen- bzw. Niederschlagswassers ist sichergestellt. Die Grundsätze der Abwasserbeseitigung (§ 55 WHG), zu denen auch das Wohl der Allgemeinheit gehört, werden beachtet und sowohl die Menge als auch die Schädlichkeit des Abwassers so geringgehalten, wie es nach dem Stand der Technik möglich und mit Blick auf gewässerbezogenen Anforderungen erforderlich ist (§ 57 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 WHG).

In Abstimmung zwischen der oberen Wasserbehörde sowie der unteren Wasserbehörde der Stadt Wuppertal und der zuständigen WSW Energie & Wasser AG wurde die vorliegende Entwässerungsplanung bestätigt.

Das Entwässerungskonzept der Straßenplanung zur L 419 sieht die ortsnahe Versickerung über die belebte Oberbodenzone in straßenbegleitenden Mulden und in naheliegenden Versickerungsanlagen mit vorgeschalteter Vorbehandlung vor.



Das Verkehrsaufkommen auf der L 419 (1. BA) erreicht nach Fertigstellung des 1. Bauabschnitts mit 26.100 bis 49.100 Kfz in der DTV (Prognose-Plan-Fall 2030) eine Größenordnung, bei der als Folge von Abspülungen von der Fahrbahn mit erheblichen Belastungen des Niederschlagswassers vor allem durch Mineralöl-Kohlenwasserstoffe und schwermetallhaltige Staubpartikel zu rechnen ist. Insbesondere der sog. „erste Spülstoß“ weist in der Regel besonders hohe Belastungen mit entsprechenden Schadstoffen auf. Zur Vermeidung von Gewässerverunreinigungen sind Einleitungen daher nur nach einer vorherigen Abwasserbehandlung zulässig. Entsprechend geeignete Behandlungen sind den Einleitungen mit den beschriebenen Entwässerungsanlagen jedoch vorgeschaltet. Diese stellen auch sicher, dass die Gewässerkörper betroffener Oberflächengewässern und auch die des Grundwassers frei von Beeinträchtigungen im Sinne der WRRL bzw. der §§ 27, 28 und 47 WHG bleiben. Ein mit konkreten Grenzwerten verbundener Stand der Technik im Sinne von § 57 Abs. 2 WHG ist insoweit für Niederschlagswasser-Einleitungen in der AbwV nicht definiert.

Wasserrechtliche Erlaubnisse gemäß § 8 Abs. 1 WHG für die Einleitung von Straßenabwasser fallen zwar materiell nicht unter die Konzentrationswirkung, gemäß § 19 Abs. 1 WHG erfolgt jedoch eine Zuständigkeitsverlagerung von der Wasserbehörde zur Planfeststellungsbehörde, wobei die Planfeststellungsbehörde zur Erteilung der Wasserrechte gemäß § 19 Abs. 3 WHG des – hier vorliegenden – Einvernehmens der zuständigen Wasserbehörde bedarf. Daher kann die wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitung des auf den Straßenflächen anfallenden Niederschlagswassers in Gewässer mit erteilt werden.

Die Voraussetzungen für die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis gemäß § 8 Abs. 1 WHG für die Einleitung des auf den Straßenflächen anfallenden Niederschlagswassers in Gewässer (vgl. Abschnitt A Nr. 3) liegen vor.



Das Einleiten von Wasser in Gewässer stellt eine Gewässerbenutzung dar (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG) und bedarf der behördlichen Erlaubnis oder Bewilligung (§ 8 Abs. 1 WHG). Die Erlaubnis gewährt die widerrufliche Befugnis, ein Gewässer zu einem bestimmten Zweck in einer nach Art und Maß bestimmten Weise zu benutzen (§§ 10 Abs. 1, 18 Abs. 1 WHG). Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässer Veränderungen zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (§ 12 Abs. 1 WHG). Schädliche Gewässerveränderungen sind Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem WHG, aus aufgrund des WHG erlassenen oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben (§ 3 Nr. 10 WHG). Schädliche Gewässerveränderungen oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen sind nicht zu erwarten. Insbesondere ist die ordnungsgemäße Entsorgung des als Abwasser im Sinne des § 54 Abs. 1 Nr. 2 WHG einzustufenden Niederschlagswassers sichergestellt und die Grundsätze der Abwasserbeseitigung (§ 55 WHG) werden beachtet.

Die Niederschlagsentwässerung der Verkehrsflächen entspricht den Vorgaben des WHG und steht im Einklang mit dem Umsetzungsfahrplan der WRRL.

Das abfließende Straßenoberflächenwasser der Ausbaustrecke der L 419 wird in weiten Teilen über Bankette und Böschungsschultern in straßenbegleitende Mulden abgeleitet. Dabei erfolgt eine Reinigung des Straßenoberflächenwassers und Abfiltrierung eines Großteils der Schadstoffe durch die natürliche Bodenfilterung und -versickerung. Die Durchsickerung einer bewachsenen Oberbodenschicht ist eine anerkannte und wirksame Maßnahme der Regenwasserbehandlung zur Verminderung



partikulärer, gelöster und feinputikulärer Stoffe. Eine Ausnahme stellt das Natriumchlorid (NaCl) enthaltende Tausalz dar, das im Winterdienst auf die Straßenoberfläche aufgebracht wird. Chloride können nicht zurückgehalten, sondern nur verdünnt werden. Die Belastung von Abwasser mit Chlorid schwankt je nach den Verdünnungsverhältnissen und Streusalzeinsatz in weiten Grenzen. Insgesamt ist im Winter von einer temporären deutlichen Erhöhung der Chloridbelastung auszugehen. Allerdings ist Natriumchlorid in der Verwaltungsvorschrift wassergefährdender Stoffe (VWVWS) als schwach wassergefährdend eingestuft worden. Aus vorsorglichem Gewässerschutz wird Streusalz nur so sparsam und gezielt eingesetzt, dass die Sicherheit des Straßenverkehrs gewährleistet ist. Zur Schadensminimierung sind generell die Richtgrößen des UBA zu berücksichtigen (max. 10 g Salz pro m² und Streuvorgang). Beeinträchtigungen von Organismen sind somit allerdings entsprechend der o. g. kritischen Werte nicht zu befürchten.

Die Entwässerungsmulden sind kaskadenförmig entlang der Strecke angeordnet und mit Überlaufschwelle voneinander getrennt. Dadurch wird das Wasser in die nachfolgende topographisch tiefer liegende Mulde geleitet und die Versickerungskapazität ausgeschöpft. Nicht versickerndes Wasser wird in die nachfolgenden Regenrückhaltebecken geleitet. In Bereichen, wo die vorhandenen Platzverhältnisse nicht ausreichen und keine ausreichenden Muldenflächen angeordnet werden können, wird das abfließende Niederschlagswasser dieser Bereiche in den Regenrückhaltebecken zwischengespeichert und gedrosselt abgeleitet. Hierzu sind folgende wassertechnischen Bauwerke vorgesehen:

- Regenrückhaltebecken Staubenthaler Straße

Das neu zu errichtende RRB besteht aus einem Tosbeckenbereich und einem Speicherbeckenbereich. Die Beckensohle ist in Richtung Ablauf um 1 % geneigt. Vor dem Tosbeckenbereich werden alle zufließenden



Längsentwässerungen über einen Kontrollschacht angeschlossen. Am Ablauf des Speicherbeckens erfolgt die Anordnung eines Drosselschachtes mit einem vertikalen Wirbelventil. Vor dem Ablauf ist ein Pumpensumpf vorgesehen, der mögliche Verschmutzungen sammelt und damit verhindert, dass das Drosselventil im Drosselschacht nicht verstopft. Die Ableitung des gedrosselten Oberflächenwassers erfolgt über eine Transportleitung DN 300 mit Anschluss an die vorhandene Kanalisation DN 400.

– Regenrückhaltebecken Erbschlöer Straße

Das zu errichtende Regenrückhaltebecken besteht aus einem Tosbeckenbereich und einem Speicherbeckenbereich. Die Beckensohle ist in Richtung Ablauf um 1 % geneigt. Vor dem Tosbeckenbereich werden alle zufließenden Längsentwässerungen über einen Kontrollschacht angeschlossen. Am Ablauf des Speicherbeckens erfolgt die Anordnung eines Drosselschachtes mit einem vertikalen Wirbelventil. Vor dem Ablauf ist ein Pumpensumpf vorgesehen, der mögliche Verschmutzungen sammelt und damit verhindert, dass das Drosselventil im Drosselschacht nicht verstopft. Die Ableitung des gedrosselten Oberflächenwassers erfolgt über eine Transportleitung mit Anschluss an das Regenwasserpumpwerk in der Erbschlöer Straße. Die großzügige Dimensionierung des Rückhaltebereichs erfolgt aufgrund des fehlenden Notüberlaufs des Regenrückhaltebeckens Erbschlöer Straße.

– Regenwasserpumpwerk Erbschlöer Straße

An der nördlichen Planfeststellungsgrenze (Tiefpunkt) der Erbschlöer Straße wird ein Doppel-Pumpwerk mit einer hydraulischen Gesamtkapazität von 30 l/s angeordnet. Als optimierte Lösung hinsichtlich geringer Störanfälligkeit und robuster Auslegung werden zwei redundante Pumpwerke nebeneinander angeordnet. Zur Gewährleistung einer schadlosen Entwässerung wird dem Pumpwerk ein Stauraumkanal DN 1200 mit



28 m³ Speichervolumen vorgeschaltet. Jedes Pumpwerk verfügt über 2 Pumpen mit einer hydraulischen Leistungsfähigkeit von 15 l/s. Ein Pumpwerk beschickt die südliche Mulde der L 419, das andere Pumpwerk die nördliche Mulde jeweils über einen Druckentspannungsschacht. Die jeweiligen Einleitungspunkte an den Entwässerungsmulden werden vom Pumpwerk aus mit einer Doppelleitung angefahren. Es werden keine Rückschlagklappen in der Pumpendruckleitung angeordnet. Jede Pumpe hat ihre eigene Druckleitung und läuft nach dem Abschalten der Pumpe zum Pumpwerk hin leer (Frostschutz).

– Regenrückhaltebecken Blombachtal

Das bereits vorhandene RRB mit vorgeschaltetem Ölabscheider bleibt unverändert bestehen. Bei der Errichtung wurden hinsichtlich der Dimensionierung bereits zusätzliche Wassermengen durch den vollständigen Ausbau der L 419 berücksichtigt.

Weitere Informationen zu den Entwässerungsmaßnahmen finden sich in den Unterlagen 08 Blatt 1D-5D.

6.2.7.6 Vermeidungs-/Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen

Gem. des Vermeidungsgebots werden folgende Maßnahmen vorgesehen, mit denen Beeinträchtigungen hinsichtlich des Oberflächen- sowie Grundwasserkörpers vermieden oder vermindert werden können:

- Das auf der L 419 anfallende Straßenwasser wird möglichst breitflächig über die Bankette und abschnittsweise weiter über die Böschungsschultern in die parallel verlaufenden Mulden zur Versickerung über die belebte Oberbodenzone abgeschlagen. Die einzelnen Entwässerungsmulden sind kaskadenförmig entlang der Trasse angeordnet. Sie sind durch Überlaufschwelle voneinander getrennt, welche die Weiterleitung des Straßenwassers in die nachfolgende, topographisch tiefer liegende Mulde sicherstellen. Diese Anordnung



gewährleistet, dass die Versickerungskapazität der Mulden ausgeschöpft wird. Das bei Starkniederschlägen anfallende Niederschlagswasser, welches in den Mulden nicht versickert werden kann, wird durch die Mulden in das nachfolgende RRB geleitet.

- Aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse können in den Bereichen des Ausbaues der „Staubenthaler Straße“ und der „Erbschlöer Straße“ keine ausreichenden Muldenflächen angeordnet werden. Das abfließende Niederschlagswasser dieser Bereiche wird in den RRB zwischengespeichert und gedrosselt in die vorhandene Kanalisation abgeleitet.
- Im Verlauf der L 419 besteht in den Knotenpunkten „Lichtscheid“ und „Staubenthaler Straße“ die Möglichkeit das Straßenwasser in bestehende städtische Abwasserbehandlungsanlagen einzuleiten. Nach der Reinigung wird das Wasser in das Grundwasser eingeleitet.
- Das ab Bau-km 1+780 anfallende Straßenwasser der L 419, welches nicht in den parallel zur Trasse angeordneten Mulden versickert werden kann, wird in die Abwasserbehandlungsanlage „Blombachtal“ der BAB 1 eingeleitet.
- Infolge des zweibahnigen Ausbaus der L 419 und der gewählten Trassierung im Grundriss (Kurvigkeit) werden Sammelleitungen im Mittelstreifen erforderlich.
- In den Einschnittsbereichen fließt das Oberflächenwasser über das Bankett in die Einschnittmulde und wird dort am Tiefpunkt über angehobene Ablaufschächte (Notüberlauf) in die geplante Regenwasserkanalisation eingeleitet und abtransportiert.
- Die RRB werden als Trockenbecken ausgebildet. Unmittelbar hinter den Beckenzuläufen werden Tosbecken angeordnet, die Auskolkungen der Beckensohle vermeiden und das Straßenwasser breitflächig verteilen. Der Ablauf der Speicherbecken wird mit vertikalen Wirbelventilen gedrosselt.



- Im Bereich des Knotenpunktes „Erbschlö“ besteht keine Möglichkeit das Straßenwasser in eine Vorflut, das Grundwasser oder eine Kanalisation einzuleiten. Aus diesem Grund wird das ab Bau-km 1+780 in den Mulden gesammelte Straßenwasser der L 419 in das Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Ölabscheider „Blombachtal“ weitergeleitet. Lediglich das Wasser der tiefer liegenden Bereiche im Knotenpunkt „Erbschlö“ wird in das RRB „Erbschlö“ eingeleitet. Das hier gespeicherte Straßenwasser wird zeitverzögert und gedrosselt mit Hilfe von vier Pumpen unter der „Erbschlöer Straße“ über 2 x 2 Druckleitungen DN 100 beidseitig in die Mulden der L 419 bei Bau-km 2+818 über vorgeschaltete Druckentspannungsschächte abgeschlagen. In den kaskadenförmig angeordneten Mulden kann das zwischengespeicherte Straßenwasser versickern oder in die nachfolgende Mulde überlaufen. Die östliche Trasse des 1. Bauabschnitts wird zusammen mit dem ab Bau-km 1+780 und dem im RRB „Erbschlö“ zwischengespeicherten Straßenwasser in das RRB „Blombachtal“ an der BAB 1 entwässert.

Die Kompensation weiterer Eingriffe ist gem. des LBP (Unt. 9.2-9.6D) durch den Kompensationsumfang für die Eingriffe in die Lebensraumfunktion abgedeckt.

6.2.7.7 Zusammenfassung

Eine Verschlechterung von Oberflächengewässern durch das Vorhaben ist aufgrund der o. g. Behandlung des anfallenden Straßenwassers auf ein Minimum reduziert.

Die Prüfung der Auswirkungen auf die relevanten Parameter hinsichtlich des Grundwasserkörpers, der aufgrund der vorkommenden Gesteinsarten und der Porenarten als grundwasserarm beschrieben wird, kommt zu dem Ergebnis, dass keine Beeinträchtigungen zu erwarten sind.



Das Vorhaben ist mit den §§ 27 und 47 WHG vereinbar. Der mengenmäßige und chemische Zustand des Grundwasserkörpers sowie des Oberflächenwasserkörpers verschlechtern sich nicht. Eine Beeinträchtigung der Maßnahmen des Bewirtschaftungsplans erfolgt ebenfalls nicht. Das Vorhaben steht dem Verschlechterungsverbot und dem Verbesserungsgebot somit nicht entgegen.

Unter Beachtung der vorgesehenen Maßnahmen entspricht das Vorhaben den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes. Durch den Ausbau der L 419 sind keine Beeinträchtigungen zu erwarten, die sich unzumutbar negativ auf die Funktion- und Leistungsfähigkeit der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts, auf den Wasserhaushalt, auf das Wohl der Allgemeinheit, auf rechtlich geschützte Interessen einzelner oder auf etwaige Nutzungsmöglichkeiten auswirken.

6.2.7.8 Einwendungen zum Gewässer- und Grundwasserschutz

Entwässerungsplanung

In Einwendungen sowie in Beiträgen zum EÖT und in einwenderseits in das Verfahren eingebrachten Gegengutachten wird Kritik an der vorliegenden Entwässerungsplanung geäußert. Hierauf reagierte der Vorhabenträger mit einer gutachterlichen Stellungnahme des Ingenieurbüros Arcadis Germany GmbH.

Regelwerke

Es wird einwenderseits gefordert, dass zusätzliche Regelwerke für die Entwässerungsplanung beachtet werden.

Der Vorhabenträger erwidert hierzu, dass der Umfang der beachteten Regelwerke technisch ausreiche und die Entwässerungsplanung anhand geltender Gesetze, Erlasse sowie sonstiger Regelwerke, insb. RAS-Ew 2005 und DWA-A 118, erstellt worden sei. Es resultiere kein Erfor-



dernis für Immissions- oder Emissionsnachweise aus den zu beachtenden Regelwerken. Alle darüber hinaus erforderlichen Nachweise seien erbracht worden.

Für die Entwässerungsplanung wurden die RAS-Ew 2005 herangezogen, die zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens das gültige technische Regelwerk für den Bau und den Entwurf von Entwässerungsanlagen an Straßen darstellen. Mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau (ARS) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr Nr. 06/2022 vom 04.03.2022 wurden die REwS 21 als neues technisches Regelwerk für die Entwässerungsplanung für den Bereich der Bundesfernstraßen eingeführt. Für die Entwässerungsplanung an Landesstraßen stellen die REwS 21 lediglich eine Empfehlung dar, so auch der ausdrückliche Wortlaut des o. g. ARS. Die REwS 21 wurden demzufolge nicht mehr bei der Konzeption der Entwässerungsplanung der L 419 (1. BA) berücksichtigt. Der Vorhabenträger sagt jedoch zu, im Rahmen der Ausführungsplanung die REwS 21 und damit den aktuellen Stand der Technik innerhalb der Planfeststellungsgrenzen zu beachten und eine ggf. erforderliche Überarbeitung der Entwässerungsplanung durchzuführen.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist dies nicht zu beanstanden. Die zur Planung der Entwässerung herangezogenen Regelwerke entsprachen jedenfalls bis zum formalen Ende des Anhörungsverfahrens dem aktuellen Stand der Technik und galten lediglich als Handlungsempfehlung für die Planung von Landesstraßen. Gem. RAS-Ew 2005 ist kein Immissions- oder Emissionsnachweis zu erbringen, sodass hier kein Versäumnis des Vorhabenträgers vorliegt. Im Übrigen gebietet es auch das öffentliche Interesse an Beschleunigung und Kostenersparnis, Verwaltungsverfahren „einfach, zweckmäßig und zügig“ durchzuführen. Werden nach formalem Abschluss des Anhörungsverfahrens neue



Umstände bekannt, führen diese nicht stets zum Erfordernis von Planänderungen. Vielmehr schlagen sie nur insoweit auf die Planung durch, als dass sie deren Grundkonzeption in Frage stellen. Dies ist vorliegend nicht der Fall.

Die REwS 21 berücksichtigen die zunehmend auftretenden Starkregenereignisse durch Umsetzung des konsequenten Vorrangs der flächenhaften Versickerung von Straßenoberflächenwasser gegenüber der Fassung und Ableitung in oberirdische Gewässer sowie durch eine größere Dimensionierung von Rückhalteeinrichtungen. Das Entwässerungskonzept der L 419 sieht in Übereinstimmung mit diesen Grundsätzen vor, das anfallende Straßenwasser möglichst breitflächig über die Bankette und abschnittsweise weiter über die Böschungsschultern in die parallel verlaufenden Mulden zur Versickerung abzuschlagen. Nur das bei Starkniederschlägen anfallende Niederschlagswasser, welches in den Mulden nicht versickert werden kann, wird in Regenrückhaltebecken geleitet, die jedoch auch bereits größer dimensioniert wurden, um auch den vermehrten Gefahren durch Starkregen infolge des Klimawandels angemessen und effizient begegnen zu können.

Auch hat die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt, dass die untere Wasserbehörde der Stadt Wuppertal (uWB) ihr Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 1 und 3 WHG zu der vorliegenden Entwurfsplanung erteilt hat. Grundsätzlich hat die uWB im Rahmen der Einvernehmenserteilung die Möglichkeit, auch höhere Maßstäbe an die Entwässerungsplanung anzulegen, sollte sie die Planungen nicht als ausreichend erachten. So kann sie sich insbesondere über Mindestanforderungen, die dem in den Entwässerungsrichtlinien normierten aktuellen Stand der Technik entsprechen, hinwegsetzen und auf Grundlage neuester wissenschaftlicher Erkenntnisse zum Auftreten und zur Intensität von Starkregen weitere Nachweise vom Vorhabenträger fordern. Da die uWB ihr Einverständnis



zur Entwässerungsplanung gegeben hat, bestand für den Vorhabenträger nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung, die Planungen im laufenden Planfeststellungsverfahren zu überarbeiten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Umfang der ausgelegten Planunterlagen

Weiterhin wird einwenderseits vorgeworfen, dass anhand der offengelegten Unterlagen keine abschließende Beurteilung der Entwässerungsplanung möglich sei. Der Vorhabenträger gibt hierzu an, dass die Unterlagen von den zuständigen zu beteiligenden Behörden und Institutionen geprüft wurden und geäußerte Hinweise und Änderungen darin eingearbeitet wurden.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung des Vorhabenträgers. Die Unterlagen zur Entwässerungsplanung erfüllen ihre Anstoßwirkung in ihrer offengelegten Form als Zusammenfassung im Rahmen des Erläuterungsberichts. Eine Offenlage der Detailplanung ist mithin nicht erforderlich. Durch die Beteiligung der Fachbehörden ist eine ordnungsgemäße Entwässerung gewährleistet, grundlegende Bedenken wurden nicht geäußert. Des Weiteren wird auf Abschnitt B Nr. 3.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Leistungsfähigkeit der Entwässerungsanlagen und Regenrückhaltebecken

Einwenderseits werden Bedenken bezüglich der Leistungsfähigkeit der Entwässerungsanlagen und RRB bei Starkregenereignissen und daraus resultierenden Überflutungssituationen erhoben. In der gutachterlichen Stellungnahme des Entwässerungsplanungsunternehmens Arcadis Germany GmbH wird dazu ausgeführt, dass in Absprache mit den Stadtwerken Wuppertal in einer Überflutungsprüfung festgestellt worden sei, dass



im Falle einer Sturzflut das Niederschlagswasser gefahrlos bis zum Geländetiefpunkt des Erich-Hoepner-Rings und dem dort angrenzenden Schmalenhofer Bachtal abfließen kann. Darüber hinaus seien die RRB größer dimensioniert, um höhere Wassermengen aufnehmen zu können und einen gefahrlosen Ablauf zu gewährleisten. Die verwendeten Regenreihen stammten vom Klärwerk Schwelm und dokumentierten das Niederschlagsgeschehen von 1970-2011 in 5 Minuten Intervallen. Diese seien zwischen den Stadtwerken Wuppertal, der WSW Energie & Wasser AG sowie dem Wupperverband abgestimmt und bestätigt. Die dargestellten Regenereignisse seien mit einer Langzeitsimulation berechnet worden.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Aussagen der gutachterlichen Stellungnahme als sachlich richtig. Die Dimensionierungen der RRB sind für Starkregenereignisse ausreichend bemessen und durch einen entsprechenden Überflutungsnachweis abgesichert, sodass sich keine Notwendigkeit für eine erneute Überprüfung dieser ergibt.

Zusammenfassend betrachtet die Planfeststellungsbehörde die zusätzlichen Ausführungen des Gutachters zur Entwässerungsplanung als eine umfassende Reaktion auf das Gegengutachten aus der Einwenderschaft. Insbesondere die Anwendung weiterer Regelwerke sowie die Leistungsfähigkeit der RRB in einem Starkregenereignis wurden vertieft geprüft. Das Ergebnis der gutachterlichen Stellungnahme bestätigt die vorgelegte Entwässerungsplanung auch hinsichtlich dieser Punkte. Die Entwässerungsplanung wurde zudem von der Unteren Wasserbehörde der Stadt Wuppertal sowie der WSW Energie & Wasser AG bestätigt. Aus diesen Gründen gelangt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die vorliegend beantragte Entwässerungsplanung planfestzustellen ist und die Einwendungen zurückzuweisen sind.



6.2.7.9 Überwachung der verwendeten Baustoffe

Der erforderliche Regelungsgehalt eines Planfeststellungsbeschlusses bemisst sich mit Blick auf dessen Funktion, nämlich unter Einbeziehung aller notwendigen behördlichen Entscheidungen eine einheitliche, umfassende und abschließende Entscheidung über die Zulässigkeit des jeweiligen Vorhabens zu treffen. Daraus folgt, dass die Planfeststellungsbehörde alle von der Planung betroffenen abwägungserheblichen Belange in die Entscheidungsfindung einbeziehen muss und keine regelungsbedürftige Frage offenlassen darf. Regelungsbedürftig ist eine Frage allerdings nur dann, wenn ohne ihre Beantwortung nicht sicher beurteilt werden kann, ob das Vorhaben allen rechtlichen oder tatsächlichen Anforderungen entspricht (BVerwG, Beschluss vom 26.06.1992 - 4 B 1-11.92, NVwZ 1993, S. 572).

Ausgehend von diesen Grundsätzen bedarf es keiner weiteren Anordnungen bezüglich der Qualität der beim Bau zu verwendenden Stoffe. Diese Auflagen und die vom Vorhabenträger zu beachtenden Richtlinien bieten eine hinreichende Gewähr dafür, dass die einschlägigen Vorschriften des Gewässerschutzes beachtet werden. Woher das zu verwendende Material stammt und wie die Überwachung seiner Unbedenklichkeit im Einzelnen erfolgt, ist eine Frage der konkreten Bauausführung, die in diesem Beschluss keiner planerischen Bewältigung bedarf.

6.2.8 Bodenschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Bodenschutzes vereinbar.

Im Rahmen des Ausbaus der L 419 sind bei ordnungsgemäßigem Baustellenbetrieb und bei Einhaltung der Schutzvorkehrungen Beeinträchtigungen im Hinblick auf etwaige neue Schadstoffbelastungen des Bodens nicht zu erwarten.

Angesichts einschlägiger Untersuchungsergebnisse und Forschungsberichte zur verkehrsbedingten Schadstoffbelastung von Böden neben



Straßen und auch angesichts der zu erwartenden Belastung durch den Ausbau der L 419 ist mit Ausnahme der unmittelbaren Fahrbahnnähe auch betriebsbedingt die Besorgnis vorhabenbedingter schädlicher Bodenveränderungen im Sinne des Bodenschutzrechts nicht begründet.

Dem von § 1 Abs. 1 S. 2 BodSchG und § 1 Abs. 5 S. 3 BauGB geforderten sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden wird durch die Ausbaumaßnahme Rechnung getragen. Soweit durch den Ausbau das Bodengefüge verändert wird, sind diese Veränderungen weder vermeidbar noch weiter reduzierbar.

Für den Ausbau der L 419 wurde die Variante C1 als Vorzugslösung ermittelt. Bei dieser wird die Fahrbahn um ca. 2 m unter das Gelände gelegt.

Es erfolgte eine baugrundtechnische Untersuchung (Unt. 20), die zeigte, dass der gebundene Aufbau der L 419 sehr heterogen ist. Hierzu wurden Kleinrammbohrungen, Rammsondierungen, Sickerversuche sowie chemische Untersuchungen unternommen. Es wurden Bereiche mit Beton auf Asphalt, Asphalt auf Beton sowie Asphalt auf einer Schottertragschicht festgestellt. Unterhalb des gebundenen Straßenaufbaus wurde bereichsweise eine 0,25 m mächtige Frostschutzschicht aus Kiesen erbohrt, die von unterschiedlich mächtigen Auffüllungen unterlagert wird. Die Auffüllungen bestehen mehrheitlich aus Bodenaushub mit Bauschuttbeimengungen. Die natürlich gewachsenen Böden bestehen in weiten Bereichen aus sandig-tonigen Schluffen (pleistozäne Gehängelehme) und der unterlagernden Verwitterungszone mitteldevonischer Festgesteine der Brandenbergschicht, die den unmittelbaren Untergrund bilden. Die Verwitterungszone besteht überwiegend aus Gesteinsbruch in sandig-schluffiger Matrix bzw. gesteinsbruchführenden Schluffen. Im östlichen und westlichen Randbereich des Untersuchungsgebietes werden die Brandenbergschichten von bis zu 2 m mächtigen Gehängelehmen überlagert. Hierbei handelt es sich um sandige Schluffe mit eckigem



Gesteinsschutt. Insgesamt weist die Gründungsebene der L 419 eine gut tragfähige Verwitterungszone bzw. einen tragfähigen Untergrund auf.

Die chemisch-physikalischen Untersuchungen zeigten, dass einzelne Proben die Zuordnungswerte Z2 der jeweils geltenden Technischen Regel der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall, die die zulässige Höchstkonzentration für eine Verwertung von Böden bzw. Bauschutt darstellen, überschreiten. Die Überschreitung der Z2-Werte waren auf die Parameter PAK, Kohlenwasserstoffe, extrahierbare Halogenverbindungen (EOX) und/oder elektrische Leitfähigkeit zurückzuführen. Eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit ist nicht zu erwarten. Somit können auch die Böden mit dem Zuordnungswert Z2 der TR Boden der LAGA innerhalb der Baumaßnahme in technischen Bauwerken wiederverwendet werden.

6.2.8.1 Einwendungen zum Bodenschutz

Felsvorkommen

In Einwendungen zum Bodenschutz wird bestritten, dass im Verlauf der L 419 zwischen Lichtscheid und Erbschlöer Straße bis in eine Tiefe von 4,00 m Fels vorhanden sei, welcher gesprengt werden müsse, wolle man eine Troglösung mit tieferliegender Gradienten realisieren. Die einwenderseits geforderte Tieferlegung und Überdeckung der Ausbautrasse wurde durch den Vorhabenträger auf Grundlage der gutachterlich festgestellten Bodenbeschaffenheit bereits im Stadium der Grobplanung aus Kostengründen ausgeschlossen und nicht in die weitere Variantenprüfung aufgenommen. Der Vorhabenträger gibt hierzu an, dass durch Kleinrammbohrungen sowie Rammsondierungen an 46 Standorten an der bestehenden L 419 nachgewiesen worden sei, dass der Boden ab einer Tiefe von durchschnittlich 3,06 m aus Fels (Bodenklasse 7) bestehe. Ab dem erreichten Bohrmaximum seien weitere Bohrungen oder Abgrabungen als unwirtschaftlich im Hinblick auf die Tieferlegung der L 419 einzustufen.



Die Planfeststellungsbehörde bewertet die Aussage des Vorhabenträgers aufgrund des aktuellsten Bodengutachtens vom 13.11.2013 als zutreffend. Der gesamte Verlauf der Ausbaustrecke wurde durch Kleinrammbohrungen und Rammsondierungen ausreichend auf seine Bodenverhältnisse untersucht. Die dadurch gewonnenen Erkenntnisse wirken sich insbesondere auf die Variantenwahl aus und unterstützen diese. Eine weitere Tieferlegung der L 419 würde zu erheblichen Mehrkosten sowie Mehrbelastungen hinsichtlich der Geräuschmissionen, die von der Abtragung des Felsgesteins kommen, für die Anwohner führen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

6.3 Abwägung

6.3.1 Grundsätzliches zur Abwägung

Bei der Planfeststellung sind gemäß § 38 Abs. 1 Satz 2 StrWG NRW die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Dieses Abwägungsgebot umfasst sowohl den Abwägungsvorgang als auch das Abwägungsergebnis und verlangt, dass ein bewertender Ausgleich der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Interessen untereinander und gegeneinander vorgenommen wird, der die Prüfung einschließt, ob sich das planerische Ziel mit geringerer Eingriffsintensität auf andere Weise erreichen lässt.

Gegenstand der Abwägung ist das, was nach „Lage der Dinge“ in sie eingestellt werden muss. Die Zusammenstellung des Abwägungsmaterials geschieht daher im Hinblick auf die zu treffende Entscheidung ziel- und ergebnisorientiert. Dabei hat die Ermittlung des Abwägungsmaterials jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist eine derartige Entscheidung auf der Grundlage der Planunterlagen, der durchgeführten



Untersuchungen, der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens und der Äußerungen des Vorhabenträgers unter Berücksichtigung der mit der Planung verfolgten Ziele mit der gebotenen Schärfe und Untersuchungstiefe möglich und erfolgt. Im Einzelnen wird hierzu auf die folgenden Ausführungen verwiesen.

Bei dem Abwägungsvorgang selber beinhalten gesetzliche Regelungen, die ihrem Inhalt nach selbst nicht mehr als eine Zielvorgabe für den Planer enthalten und erkennen lassen, dass diese Zielsetzung bei öffentlichen Planungen in Konflikt mit anderen Zielen zumindest teilweise zurücktreten kann, nicht die den vorgenannten Planungsleitsätzen (siehe Abschnitt B Nr. 6.2 dieses Beschlusses) anhaftende Wirkung. Kennzeichnend hierfür sind Regelungen mit Optimierungsgebot, das eine möglichst weitgehende Beachtung bestimmter Belange fordert. Das in §§ 13, 15 Abs. 2 BNatSchG enthaltene Minimierungsgebot für Eingriffe, die zu unvermeidbaren Beeinträchtigungen führen, ist ein in der Abwägung überwindbares Optimierungsgebot (BVerwG, Beschluss vom 21.08.1990 - 4 B 104/90, NVwZ 1991, S. 69). Auch § 50 BImSchG ist eine Regelung, die nur bei der Abwägung des Für und Wider der konkreten Problembewältigung beachtet werden kann. Vorschriften wie diese verleihen den entsprechenden öffentlichen Belangen ein besonderes Gewicht, dem bei der Abwägung Rechnung zu tragen ist (BVerwG, Urteil vom 22.03.1985 - 4 C 73/82, NJW 1986, S. 82). Sie sind als abwägungserhebliche Belange in die Abwägung einzustellen.

Bei der Abwägung der verschiedenen Belange ist – wie den Darlegungen entnommen werden kann – in angemessener Weise alles eingestellt worden, was nach Lage der Dinge erkennbar ist. Die Planfeststellungsbehörde hat nach ihrer Auffassung all die Dinge, die im vorliegenden Verfahren aufgrund der konkreten Planungssituation entscheidungserheb-



lich und bedeutsam waren, aufgeklärt und bei der Abwägung berücksichtigt. Dazu gehören auch alle mehr als nur geringfügig betroffenen schutzwürdigen Interessen der Anlieger.

Ergänzend wird auf Folgendes hingewiesen:

Art und Inhalt der Einwendungen machen deutlich, dass sich die Bürgerinnen und Bürger intensiv mit der Planung beschäftigt haben. Die vorgetragenen Verbesserungsvorschläge, Anregungen und Hinweise verdeutlichen die Auseinandersetzung mit dieser Planung.

Sinn und Zweck der Planfeststellung ist es jedoch, die konkreten Auswirkungen der Straße auf die vom Plan Betroffenen rechtsgestaltend zu regeln. Eine Betroffenheit im Sinne der Planfeststellung liegt vor, wenn in das Grundeigentum eines Privaten oder in sonstiger Weise in eine geschützte Rechtsposition eingegriffen wird. Allgemeine Auswirkungen einer Planung, z. B. auf Natur und Landschaft, Naherholung, auf den Boden, das Wasser, das Klima oder die Luft sind keine Eingriffe in eine individuell geschützte Rechtsposition. Mit dem Schutz, dem Erhalt oder der Fürsorge für diese Güter sind die Träger öffentlicher Belange und die Vereinigungen und Verbände im Rahmen ihres Zuständigkeitsbereichs und ihrer gesetzlichen Mitwirkung beauftragt und beteiligt.

Soweit verkehrs- oder umweltpolitische Gesichtspunkte, z.B. die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs oder generelle Fragen beispielsweise zur Schadstoffproblematik, thematisiert worden sind, ist hierüber nicht im Rahmen der Planfeststellung zu befinden.

6.3.2 Planungsvarianten

6.3.2.1 Vorbemerkung

Zur fachplanerischen Abwägung gehört auch die vergleichende Untersuchung möglicher Alternativlösungen unter den verschiedenen in Betracht kommenden Möglichkeiten ihres Verlaufs.



Zum Abwägungsmaterial gehören dabei die Varianten, die sich entweder aufgrund der örtlichen Verhältnisse von selbst anbieten, während des Planfeststellungsverfahrens vorgeschlagen werden oder sonst ernsthaft in Betracht kommen (BVerwG, Beschluss vom 20.12.1988, 4 B 211.88, NVwZ-RR 1989, S. 458). Sie sind mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss des Gesichtspunktes der Umweltverträglichkeit einzubeziehen.

Die Auswahl unter verschiedenen in Betracht kommenden Trassenvarianten ist, ungeachtet dabei zu beachtender zwingender rechtlicher Vorgaben, eine fachplanerische Abwägungsentscheidung (§ 17 Abs. 1 Satz 3 FStrG). Dies erfordert im Abwägungsvorgang, dass der Sachverhalt hinsichtlich der Planungsvarianten so weit aufgeklärt wird, wie dies für eine sachgerechte Trassenwahl und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Dabei müssen allerdings nicht alle zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend untersucht und die Variantenprüfung muss nicht bis zuletzt offengehalten werden. Eine Alternative, die auf der Grundlage einer fehlerfrei erstellten Grobanalyse als weniger geeignet erscheint, darf – schon in einem frühen Verfahrensstadium – ausgeschlossen werden. Wird in dieser Weise verfahren, ist das Abwägungsergebnis nicht schon fehlerhaft, wenn sich herausstellt, dass die verworfene Lösung ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Nach gefestigter Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts sind die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Trassenwahl vielmehr erst dann überschritten, wenn eine andere als die gewählte Trasse sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Variante darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese andere Lösung der Behörde hätte aufdrängen müssen (vgl. z. B. BVerwG, Urteile vom



25.01.1996 - 4 C 5.95, vom 18.07.1997 - 4 C 3.95, vom 26.03.1998 - 4 A 7.97, vom 26.02.1999 - 4 A 47.96, vom 21.08.2008 - 9 A 68/07, juris Rn. 15, vom 12.08.2009 - 9 A 64.07, juris Rn. 119, vom 18.03.2009 - 9 A 39/07, juris Rn. 131, vom 03.03.2011 - 9 A 8.10, juris Rn. 66 und vom 23.03.2011 - 9 A 9.10, juris Rn. 36).

Die fachplanerische Abwägung umfasst dabei die vergleichende Untersuchung von Alternativlösungen und die Auswahl einer Trasse unter verschiedenen in Betracht kommenden Möglichkeiten, wobei die engere Auswahl mehrerer Trassenvarianten nicht stets etwa auch die Entwicklung und Gegenüberstellung ausgearbeiteter Konzepte für naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfordert. Ernsthaft in Betracht kommende Alternativstandorte müssen untersucht werden, bis erkennbar wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind, wobei allerdings eine gleichermaßen tiefgehende Untersuchung aller in Betracht kommenden Alternativen nicht geboten ist (OVG Saarlouis, Urteil vom 20.07.2005 - 1 M 2/04).

Aufgabe der Planfeststellungsbehörde ist es, die nach Lage der Dinge ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen in die Abwägung einzustellen.

In Anwendung dieser Kriterien ist der planfestgestellten Variante der Vorrang einzuräumen. Sie erweist sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange als beste Lösung.

6.3.2.2 Beschreibung der Varianten

6.3.2.2.1 Gradientenuntersuchung 2002

Bereits im Jahr 2002 wurden im Rahmen einer Gradientenuntersuchung für den Abschnitt zwischen der Oberbergischen Straße und der ehemaligen Kaserne die wirtschaftlichen, umweltrelevanten, städtebaulichen und bautechnischen Auswirkungen für unterschiedliche Höhenlagen miteinander verglichen und bewertet. Bestandteil der Untersuchungen war



jeweils der teilplanfreie Ausbau des Knotenpunktes mit einer geradlinigen Durchbindung der Staubenthaler Straße in das GOH-Gelände. Im Rahmen der Gradientenuntersuchung erfolgte zugleich eine Abschätzung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen. Unter Berücksichtigung der topographischen Zwangspunkte und unter Einhaltung der Trassierungsgrenzwerte wurden folgende Varianten untersucht:

- Geländegleichlage mit Unterführung der L 417 (Staubenthaler Straße) unter der L 419 bei teilweiser Einschnittslage der Staubenthaler Straße (Variante A₂₀₀₂),
- Mittellage mit Teilabsenkung der Hauptgradienten von ca. 3 m unter Gelände und Überführung der L 417 (Staubenthaler Straße) über der L 419 durch Anrampung (Variante B₂₀₀₂) sowie
- Troglage mit Vollabsenkung der Hauptgradienten von ca. 6 m unter Gelände und Überführung der L 417 (Staubenthaler Straße) über der L 419 ohne Anrampung (Variante C₂₀₀₂).

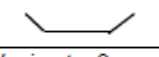
Die Variante C₂₀₀₂ diente auch als Grundlage für eine Erweiterung der Bauweise zugunsten einer Tunnellösung. Nach Auswertung der Untersuchungsergebnisse wurde die Variante A₂₀₀₂ als Vorzugsvariante ermittelt. Diese bildete die Grundlage für die anschließende Vorplanung. Ergänzend wurde im Hinblick auf eine bessere städtebauliche und schalltechnische Verträglichkeit eine Absenkung entsprechend der Variante B₂₀₀₂ im Bereich der Ronsdorfer Anlagen in den Variantenvergleich der anschließenden Vorplanung aufgenommen. Eine Vollabsenkung entsprechend der Variante C₂₀₀₂ und die daraus mögliche Erweiterung zu einer Tunnelvariante wurde aufgrund der zu erwartenden immensen Baukosten nicht weiterverfolgt.

6.3.2.2.2 Vorplanung bis 2008/2009

Auf Basis der bis 2008 durchgeführten Planungen wurden im Rahmen von Studien im Jahre 2009 die nachfolgend beschriebenen 5 Varianten,



unter Berücksichtigung der Einbindung der Trasse im Bereich der Ronsdorfer Anlagen, miteinander verglichen.

	Gradientenlage	Gestaltung Nordseite/Südseite	Verflechtungsstreifen	Mittelstreifen	Querschnitt Fahrbahn/max. benötigter Querschnitt
Variante 1	Niveaugleich	Anpassung an niveaugleiches Urelände	beidseitig (je 3,5 m)	3,00 m	28,00 m/ 33,00 m
Variante 2 	Einschnitt bis max. 4,00 m	Einschnitt-Boschung beidseitig	beidseitig (je 3,5 m)	3,00 m	28,00 m/ 45,50 m
Variante 2a 	Einschnitt bis max. 2,00 m	Einschnitt-Boschung beidseitig	beidseitig (je 3,5 m)	3,00 m	28,00 m/ 41,00 m
Variante 3 	Einschnitt bis max. 4,00 m	Bohrpfehlwand/ Einschnitt-Boschung einseitig	beidseitig (je 3,5 m)	3,00 m	28,00 m/ 38,75 m
Variante 4 	Einschnitt bis max. 4,00 m	Bohrpfehlwand beidseitig	beidseitig (je 3,5 m)	3,00 m	28,00 m/ 32,00 m

Alle Varianten basierten grundsätzlich auf den gleichen Trassierungselementen der Achsen. Sie unterschieden sich hauptsächlich durch ihre Randausbildung (Boschung/Bohrpfehlwand) zur Höhenanpassung an das Bestandsgelände. Hieraus ergaben sich unterschiedliche Aufwendungen hinsichtlich der Bodenbewegungen und der konstruktiven Maßnahmen. Darüber hinaus wurden zwei verschiedene Gradienten entwickelt. Die Gradiente 1 mit einer Tiefenlage von 4 m unter Gelände, war die maßgebende Höhenentwicklung für die Varianten 2, 3 und 4. Die Gradiente 2 wurde für die Variante 2a entworfen. Sie weist eine Tiefenlage von ca. 2 m unter Gelände auf. Als neue Planungsvorgabe gegenüber den Planungen vor 2009 wurde in allen Varianten eine Parkbrücke im Querungsbereich der L 419 in Höhe der Ronsdorfer Anlagen mit in die Planung aufgenommen.



Die Varianten wurden hinsichtlich der verkehrlichen Belange, des Flächenbedarfs, der Einbindung in das Landschaftsbild und der erforderlichen Baukosten miteinander verglichen.

Kriterien	Variante 1	Variante 2	Variante 2a	Variante 3	Variante 4
		∩	∩	∩	∩
Verkehrssicherheit	0	+	+	+	0
Qualität des Verkehrsablaufes	+	+	+	+	+
Städtebauverträglichkeit	--	+	+	++	++
Natur u. Umwelt	+	+	+	+	++
Bau, Betrieb und Erhaltung	+	--	-	-	-
Kosten	+	-	0	--	--
Σ	2	1	3	2	2

Beurteilungsschema: sehr gut / sehr günstig gut / günstig durchschnittlich / neutral schlecht / ungünstig sehr schlecht / sehr ungünstig

++ + 0 - --

Im Ergebnis der Auswertungen stellte die Variante 2a in der Gesamtheit einen sinnvollen Kompromiss zwischen städtebaulicher Integration, naturschutzfachlicher Verträglichkeit und relativem Investitionsaufwand dar. Die Kosten der Variante 2a wurden für den betreffenden Abschnitt auf ca. 6,36 Mio. Euro (netto) geschätzt. Eine Trogbauweise wurde aufgrund der hohen Investitionskosten nicht weiterverfolgt.

6.3.2.2.3 Vorplanung 2010

Im Rahmen der Vorplanung wurde der Bauabschnitt 1 in die Teilabschnitte I bis V untergliedert, um in den detaillierteren Variantenuntersuchungen die Vor- und Nachteile im Einzelnen abschnittsweise betrachten zu können. Dies betrifft insbesondere die beiden Knotenpunkte mit den Anbindungen der Staubenthaler Straße und der Erbschlöer Straße aber auch den Streckenabschnitt zwischen den Knotenpunkten im Bereich



Ronsdorfer Anlagen und den angrenzenden Bebauungsgebieten. Der Teilabschnitt I beinhaltet den Übergang vom Lichtscheider Kreisel bis an den anschließenden Knoten mit der Staubenthaler Straße, der Teilabschnitt II den Knoten L 419/Staubenthaler Straße einschließlich Ein- und Ausfahrrampen. Im Teilabschnitt III wird die freie Strecke der L 419 zwischen den beiden Knoten L 419/Staubenthaler Straße und L 419/Erbschlöer Straße erfasst. Der Knoten L 419/Erbschlöer Straße einschl. Rampen wird im Teilabschnitt IV abgewickelt. Der abschließende Teilabschnitt V stellt den Übergang des 1. Bauabschnittes der L 419 ab dem Knotenpunkt Erbschlö bis zum vorläufigen Bauende am Übergang zum Bauabschnitt 2 dar.

Im Rahmen der Vorplanung 2010 wurde unter Berücksichtigung von Zwangspunkten wie der Bestandstrasse, der begrenzten Freihalteräume im Bereich der geplanten Bebauungsgebiete sowie der angrenzenden Wohnbebauung die L 419 nördlich der bestehenden L 419 trassiert. Unter weiterer Berücksichtigung der Einhaltung von regelkonformen Trassierungsparametern wurde die Achse A 10 entwickelt. Alle drei in der Vorplanung 2010 entwickelten Varianten (A, B und C) berücksichtigten ausschließlich die Unterführung der Staubenthaler Straße. Darauf aufbauend wurde eine Untersuchung bezüglich einer Überführung der zukünftigen Staubenthaler Straße über die L 419 durchgeführt. Für diese weitere Teiluntersuchung wurde zunächst die Grundvariante C mit der Unterführung der Erbschlöer Straße als Ausgang verwendet. In den Teilabschnitten I, III, IV und V konnten die Parameter der Variante C verwendet werden. Im Abschnitt II jedoch ergab sich zur regelkonformen Überführung der Staubenthaler Straße eine Verschiebung der Achse der L 419 in nördliche Richtung sowie eine Tieferlegung der zugehörigen Gradienten. Um die neue Achse von den bisherigen Planungen zu unterscheiden, wurde die Achsbezeichnung „Achse 30“ gewählt. Die Achse



30 rückte gegenüber der Achse 10 in Höhe des Knotenpunktes Staubenthaler Straße weiter in Richtung Norden mit Auswirkungen bis in den Abschnitt III hinein. Im Zusammenspiel mit der Entwicklung der neuen Achse 30 ergaben sich als Planungsergebnis die weiteren Varianten D, E und F mit jeweils unterschiedlichen Parametern für die Höhenentwicklungen der Staubenthaler Straße und für die straßenbegleitende Geh-/Radwegführung. In den zugehörigen Planunterlagen wurden die Bezeichnungen D, E und F verwendet. Bei den Varianten D und E verläuft der Geh-/Radweg in Parallellage, bei Variante F wird er abgesetzt. Nach Prüfung der Planunterlagen für die Varianten A bis F wurde eine zusätzliche Variante G mit einer Überführung der beiden untergeordneten Straßen an den Knotenpunkten untersucht. Die Variante G ist zusammengesetzt aus der Variante B und der Variante E mit Überführung der Staubenthaler und der Erbschlöer Straße. Für die Trassierung konnte die Achse 30 herangezogen werden, da die für die Variante G genutzten Teilabschnitte aus der Variante B und E jeweils identische Achslagen aufwiesen. Lediglich die Stationierung aus der Variante B (Achse 10) musste in den Abschnitten II bis V auf die neue Achsstationierung der Variante G (Achse 30) angepasst werden. Der Geh-/Radweg verläuft in Parallellage. Unter Beachtung der trassennahen Wohnbebauung im Bereich Erbschlö wurde für eine weitergehende Untersuchung eine zusätzliche Achsverschiebung am Knotenpunkt Erbschlöer Straße veranlasst. Diese neue Achse (Achse A 40) weist eine Verschiebung um ca. 12 m nach Norden am Knotenpunkt Staubenthaler Straße auf. Basierend auf der Achse A 40 wurden aus den Gradienten der Varianten C und G die Varianten C1 und G1 entwickelt, wobei der Geh-/Radweg in Parallellage verläuft. Eine nochmalige nördliche Verschiebung der Achse im Bereich der Staubenthaler Straße, die als Achse 50 trassiert und mit der Gradienten der Variante G1 durchgeplant wurde, ist als Untervariante G2 in den Vergleich mit aufgenommen worden.



6.3.2.3 Variantenvergleich

Das Hauptziel der Maßnahme ist die Verbesserung des bestehenden Verkehrsnetzes für die Aufnahme des prognostizierten Verkehrsaufkommens durch den Ausbau der L 419 mit Anbindungen an das untergeordnete Straßennetz. Neben diesem Hauptplanungsziel beeinflussen auch die geologischen Verhältnisse im Planungsraum (u.a. Auffüllungen, felsiger Untergrund) wesentlich die Baukosten und damit die Realisierbarkeit der Gesamtmaßnahme. Daneben wurden die städtebauliche Einpassung mit den Auswirkungen hinsichtlich der Lärmemissionen, die Verkehrssicherheit und die Qualität des Verkehrsablaufs sowie die zukünftigen Aufwendungen für den Betrieb und die Erhaltung der Straße gegenübergestellt.

Die Verfolgung der Variante A wurde aus städtebaulichen Gründen und der fehlenden positiven Einflüsse auf den Lärmschutz nicht weiterverfolgt. Mit der Variante G wurde die Variante B mit der Überführung der Erbschlöer Straße als Ausgangsbasis und die Varianten D, E und F mit der Überführung der Staubenthaler Straße für weitere geometrische Untersuchungen herangezogen. Einer weiteren Verfolgung der Varianten D und F standen die großen Steigungen von $> 10\%$ für den nicht motorisierten Verkehr im Bereich der Staubenthaler Straße entgegen. Selbst in der weiteren Optimierung könnten nur in Teilbereichen ca. 6% erreicht werden. Im Restabschnitt der Überführung der Staubenthaler Straße ließen sich unter Berücksichtigung der Randbedingungen für die Höhenanbindungen letztendlich ca. 10% nicht vermeiden. Als planerisches Ergebnis der Variante E, die ein Teil der Variante G bildete, konnte der max. Grenzwert von 8% Längsneigung eingehalten werden. Der Variante G mit den Überführungen der Staubenthaler Straße und der Erbschlöer Straße wurde die Variante C mit der Unterführung beider Straßen direkt gegenübergestellt. Die Form der Anschlussstellensysteme ist bei beiden Varianten identisch. Beide Varianten berücksichtigen am Knotenpunkt



Staubenthaler Straße die Form des diagonalen halben Kleeblatts. Am Knotenpunkt Erbschlöer Straße wurde auf der Nordseite die Form des Viertelkleeblatts berücksichtigt, auf der Südseite die des Systems Raute. Die Variante G2 wurde wegen Überschreitung der Grenze eines nördlich gelegenen B-Plangebiets nicht weiterverfolgt. Von den Varianten A bis G wurden zunächst die Varianten C und G sowie basierend auf der Achse A 40 die weiterentwickelten Varianten C1 und G1 in die engere Bewertung übernommen.

6.3.2.3.1 Raumstrukturelle Wirkungen

Die Trassenlage der beiden Varianten C und G ist aufgrund derselben Achslage (Achse 30) identisch. Gleiches gilt für die Achslage der Varianten C1 und G1 (Achse 40). Mit der Achse 40 kommt es zur maximalen Abrückung der L 419 von der südlichen Wohnbebauung. Zusätzlich benötigte Flächen aufgrund der Verbreiterung des Querschnitts und der Errichtung von Entwässerungsanlagen gehen zu Lasten der Flächen im Norden der L 419. Die festgelegten Vorhalteräume als Randbegrenzung der zukünftigen Verkehrsanlage werden eingehalten. Dennoch kommt es aufgrund der unterschiedlichen Gradienten zu unterschiedlichen Auswirkungen. Aufgrund der großen Tieflage der Variante G in den Abschnitten II und IV werden breite Böschungen und umfangreiche Stützwandkonstruktionen erforderlich. Alle Varianten bewirken eine städtebauliche Aufwertung im Vergleich zum heutigen Zustand aufgrund der vorgesehenen Tieflage der Straße. Die höheren Lärmemissionen der Varianten C und C1, werden durch zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen in dieser Variante umfangreicher ausgeglichen. Insgesamt wird die Wohnqualität entlang der Strecke bei beiden Varianten verbessert. Aufgrund der abgerückten Lage der Varianten C1 und G1 von der südlichen Wohnbebauung am Knotenpunkt Erbschlöer Straße werden diese als Vorteil gegenüber den Varianten C und G gewertet.



6.3.2.3.2 Verkehrliche Bedeutung

Die verkehrliche Beurteilung der Varianten erfolgte über die Ermittlung der Qualität des Verkehrsablaufs auf der Strecke und in den Knotenpunkten. Grundsätzlich führt der autobahnähnliche Ausbau in allen Varianten auf der bis dato einbahnigen Strecke mit teilweise nur zwei vorhandenen Fahrstreifen zu einer deutlichen Erhöhung der Leistungsfähigkeit, die mit Blick auf die Aufnahme und Abwicklung des prognostizierten Verkehrsaufkommens zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrsqualität führt. Wesentliche Unterschiede zwischen den Varianten bestehen im Gradientenverlauf sowie in der Form der Anschlussstellen. Gegenüber der Variante G besitzt die Variante C eine harmonischere und stetige Gradientenführung mit geringeren Längsneigungen. Hinsichtlich des Verkehrsablaufs in den Knotenpunkten haben die Varianten C und G gegenüber den Varianten C1 und G1 den Vorteil eines leistungsfähigeren Verkehrsablaufs im nördlichen Rampensystem des Knotenpunktes Erbschlöer Straße. Zudem ist die Situation möglicher sozialkritischer Bereiche in den untergeordneten Straßen in diesen Varianten geringer.

6.3.2.3.3 Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit beruht im Wesentlichen auf dem autobahnähnlichen Querschnitt mit baulicher Mitteltrennung der Fahrbahnen und der Umgestaltung der Knotenpunkte durch den Wegfall der kreuzenden Verkehrsströme. Die in allen Varianten gleichermaßen zum Einsatz kommenden Fahrzeugrückhaltesysteme dienen der zusätzlichen Sicherheit. Die Trassierungsparameter entsprechen in allen Varianten den geltenden Richtlinien. Die wesentlich harmonischeren Gradienten mit geringeren Längsneigungen im Streckenverlauf wie auch in den untergeordneten Straßen konnten bei den Varianten C und C1 gegenüber den Varianten G und G1 erreicht werden. Aus sicherheitstechnischer Sicht sind die Varianten C und C1 im Vorteil gegenüber den Varianten G und G1.



6.3.2.3.4 Umweltverträglichkeit

Die Varianten C und G wurden einem landschaftspflegerischen Variantenvergleich unterzogen. Bei einer Betrachtung der Schutzgüter "Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt" sowie "Boden und Wasser" ist Variante C günstiger als Variante G, da sie aufgrund der geringeren Inanspruchnahme unversiegelter Flächen mit einem geringeren Eingriffsumfang von Biototypen sowie Betroffenheit von Biotopkomplexen und Verlust von Waldflächen verbunden ist. Die Herstellung von Variante G verursacht erheblichen Bodenabtrag und damit Eingriffe in die Bodenfunktion.

Bei Betrachtung der Schutzgüter "Menschen (Wohnumfeld/landschaftsbezogene Erholung)" ist Variante G aufgrund der abgerückten Lage zur Wohnbebauung "Zur Wolfskuhle" und im Hinblick auf die bessere Qualität bzw. Nutzbarkeit der überführten Staubenthaler und Erbschlöer Straße für Fußgänger und Radfahrer günstiger zu beurteilen. Die Unterführungen der Variante C sind insbesondere für Fußgänger häufig unattraktiv und werden als Angsträume wahrgenommen. Die Variante G wurde mit der Zielsetzung einer günstigeren städtebaulichen Einbindung entwickelt. Trotz schwieriger topografischer Gegebenheiten und eines sehr eng begrenzten stadtplanerischen Entwicklungsraumes kann die städtebauliche Einbindung durch die nach Norden verschobene Achse und die erhebliche Tieferlegung erreicht werden. Aufgrund des größeren Abstands zur Wohnbebauung und der effektiveren städtebaulichen Vernetzung durch die Überführungen ist die Variante G in Bezug auf das Schutzgut Menschen als verträglicher einzustufen.

6.3.2.3.5 Wirtschaftlichkeit

Nach gefestigter verwaltungsgerichtlicher Rechtsprechung gehört bei der straßenrechtlichen Planfeststellung zu den von dem Vorhaben berührten abwägungserheblichen öffentlichen Belangen auch das Interesse an einer kostengünstigen Lösung, begründet im haushaltsrechtlichen Gebot



der sparsamen und wirtschaftlichen Verwendung öffentlicher Mittel. Die Investitionskosten der Baumaßnahme trägt vorliegend das Land Nordrhein-Westfalen, soweit im Einzelnen nicht eine andere Regelung im Rahmen bestehender Verträge bzw. nach den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts ausgewiesen ist.

Dieses Kosteninteresse kann für die Wahl unter mehreren Trassenvarianten auch ausschlaggebend sein (BVerwG, Urteile vom 03.03.2011 - 9 A 8.10; vom 23.02.2005 - 4 A 4.04; vom 31.01.2001 - 11 A 6.00; vom 28.01.1999 - 4 CN 5.98 und vom 22.03.1985 - 4 C 73.82 -, BVerwGE 71, 163, 166; VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 14.12.2000 - 5 S 2716/99).

Im Rahmen der Vorplanung wurden Kostenschätzungen gemäß der Struktur der Anweisung zur Kostenberechnung für Straßenbaumaßnahmen für alle Varianten durchgeführt. Neben der Variante A, die aus städtebaulicher Sicht verworfen wurde, stellen sich die Varianten C und C1 als die kostengünstigsten Varianten dar. In der nachstehenden Übersicht sind die überschlägigen Investitionskosten für die Vorzugsvarianten C, C1, G und G1 gegenübergestellt worden. Danach ergeben sich für die Variante C1 die geringsten Investitionskosten. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich dabei um eine überschlägige Kostenschätzung im Rahmen der Variantenuntersuchung der Vorplanung 2010 handelt, in der nicht alle Aspekte/Sachverhalte, insbesondere nicht die aktuell stark gestiegenen Bau- und Energiepreise, in entsprechender Tiefe berücksichtigt werden können. Erfahrungsgemäß ergeben sich bei einer höheren Detaillierung der Pläne im Rahmen der Ausführungsplanung Verschiebungen, die allerdings alle Varianten gleichermaßen betreffen und daher im Rahmen des hier vorzunehmenden Kostenvergleichs nicht näher betrachtet werden mussten. Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde sind insoweit berechtigt, der Variantenprüfung Kostenschätzungen mit prognostischem Gehalt zu Grunde zu legen. Genauer können



die Kosten eines Vorhabens erst dann angegeben werden, wenn die Ausführungsplanung vorliegt und alle Gewerke vergeben sind. Dieser Sachstand ist im maßgeblichen Zeitpunkt der Planfeststellung regelmäßig nicht erreicht.

Variante:	Betrag - brutto -
Variante C	38,487 Mio. €
Variante G	47,849 Mio. €
Variante C1	38,429 Mio. €
Variante G1	47,586 Mio. €

Die hier vom Vorhabenträger zur Kostenberechnung der Varianten verwandte Methodik „Anweisung zur Kostenberechnung von Straßenbaumaßnahmen“ genügt den Anforderungen an die Kostenabschätzung. Die einwenderseits teilweise geäußerte Kritik an der fehlenden Nachvollziehbarkeit einzelner Kostenpunkte und den pauschalen Kostenansätzen geht angesichts des frühen Planungsstandes fehl. Der Vorhabenträger hat im Rahmen der Kostenberechnung unter Anwendung der AKS bei der Veranschlagung der einzelnen Kostenansätze Erfahrungswerte aus vergleichbaren Bauvorhaben zugrunde gelegt. Dies entspricht der gängigen Praxis. Eine Pflicht zu einer detaillierten Kostenberechnung – etwa anhand der aus den vorhandenen Planungen ermittelbaren Massen und sonstigen maßgeblichen Eckdaten – besteht insofern nicht.

In die wirtschaftliche Beurteilung sind neben den Baulastträgerkosten regelmäßig auch die Unterhaltungskosten einzubeziehen. Da sich die Varianten bezogen auf den Umfang und die Art des Bauwerks jedoch kaum



voneinander unterscheiden, sind keine deutlichen Unterschiede der Unterhaltungskosten zwischen den Varianten zu erwarten.

6.3.2.4 Gewählte Variante

Die Variante C1 weist mit den vergleichsweise günstigsten Kosten den geringsten Eingriff in die Umwelt und Natur während des Baus und nach Fertigstellung auf und erfüllt die Anforderungen an einen leistungsfähigen Verkehrsweg am besten.

Unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange ist die gewählte Variante aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Die Planfeststellungsbehörde hat die Varianten nach ihrer städtebaulichen Einpassung, Belastungen durch Lärmemissionen, Verkehrssicherheit, Qualität des Verkehrsablaufs und Kosten miteinander verglichen. Im Hinblick auf die Erreichung des Planungszieles, der in der Schaffung einer leistungsfähigen Verkehrsanlage zur Aufnahme des prognostizierten Verkehrsaufkommens liegt, weist die Variante C 1 die vergleichsweise günstigsten Kosten und den geringsten Eingriffen in Umwelt und Natur während des Baus und nach Fertigstellung. Die einzelnen Belange sind methodisch einwandfrei ermittelt, bewertet und gewichtet worden, eine andere Trassenführung drängt sich auch nicht als die eindeutig bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere, auf.

Aufgrund von Zwangspunkten, die sich aus der Lage des neuen Medienkanals der WSW Wuppertal ergaben, wurde die Trassenlage der Variante C 1 am Knotenpunkt Erbschlöer Straße nach Süden zurückversetzt. Die nördliche Ausfahrrampe in Rautenform ließ sich unter Berücksichtigung des Medienkanals nicht umsetzen, so dass am Knotenpunkt Erbschlöer Straße auf die Variante C mit der Ausführung eines Viertelkleblatts zurückgegriffen wurde.



6.3.2.5 Einwendung zur gewählten Linie

Tunnelvariante

Zahlreiche Einwender sowie der Ronsdorfer Verschönerungsverein (T24, 24D) fordern die Umsetzung einer Tunnelvariante oder auch Trogvariante mit Deckel. Die Vorteile dieser Tunnellösung gegenüber der Variante C 1 wurden vor allem in den geringeren Auswirkungen auf Natur, Landschaft und die geringeren Lärmimmissionen gesehen

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat im Rahmen seiner Vorprüfungen verschiedene Varianten betrachtet, hierunter auch eine Tunnel-/Trogvariante bei der Gradientenuntersuchung 2002 sowie den Vorplanungen bis 2008/2009. Die Variantenauswahl ist nicht zu beanstanden.

Die Tunnel-/Trogvarianten schieden aufgrund der hohen Investitions-, Erhaltungs- und Betriebskosten bereits im frühen Verfahrensstadium als aus haushalterischen Gründen nicht umsetzbar aus. Dies ist nicht zu beanstanden, da die Auswahl unter verschiedenen ernstlich in Betracht kommenden Ausführungsvarianten eines Vorhabens eine fachplanerische Abwägungsentscheidung ist.

Die Planfeststellungsbehörde ist, wie es dem Vorhabenträger bei der Planerarbeitung obliegt, bei der Wahl zwischen Varianten zu einer optimierenden, konkurrierende Belange möglichst schonenden Verwirklichung des Planungsziels verpflichtet. Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials müssen alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen berücksichtigt werden und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange eingehen. Die Behörde braucht den Sachverhalt dabei nur so weit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist; Alternativen, die ihr aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet er-



scheinen, darf sie schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden. Nur die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen müssen im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersucht und verglichen werden.

Die Bewertung und Abwägung der weiteren Umsetzungsvarianten für das Vorhaben ist, wie bereits dargestellt (vgl. Nr. 6.3.2.3), nicht zu beanstanden.

Untersuchungen in verkehrlicher, straßenbautechnischer und wirtschaftlicher Hinsicht sowie die Prüfung der Umweltverträglichkeit wurden methodisch einwandfrei vorgenommen. Alle von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange wurden umfassend gegeneinander und untereinander abgewogen und haben zu der hier vorliegenden Planung geführt. Dabei hat sich die gewählte Ausbauvariante als ausgewogenste erwiesen.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

6.3.3 Kommunale Belange

Eine Beeinträchtigung kommunaler Belange ist nicht erkennbar.

Die Stadt Wuppertal, deren Gebiet durch das Ausbauvorhaben berührt wird, ist am Planfeststellungsverfahren umfassend beteiligt worden und hatte Gelegenheit, sich zu dem Vorhaben zu äußern.

Das Recht auf Mitwirkung an überörtlichen, sich auf den Gemeindebereich erstreckenden Planungen hat seine Grundlage in dem verfassungsrechtlich gewährleisteten Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden (Art. 28 Abs. 2 GG) und dient dazu, der Gemeinde die Wahrnehmung ihrer ortsplangerischen Belange zu ermöglichen. Die Stadt Wuppertal hat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

Obwohl den Sachzwängen der überörtlichen Planung unterworfen, steht der Gemeinde ein ordnungsgemäßes Verwaltungsverfahren zu, in dem



dafür gesorgt sein muss, dass diese von überörtlichen Planungsentscheidungen nicht überrascht wird.

Eine Verletzung des Beteiligungsrechts der Stadt Wuppertal liegt nicht vor.

Die Planfeststellungsbehörde ist sich der Auswirkungen des Ausbaus der L 419 auf das Ortsbild der Stadt Wuppertal bewusst. Durch die planfestgestellte Straßenbaumaßnahme (1. BA) wird eine ohnehin bestehende Vorbelastungssituation durch die Parkstraße in ihrer heutigen Form dezent ausgeweitet, was im Ausgangspunkt weniger schwerwiegend ist, als wenn erstmals das Ortsbild der Gemeinde, beispielsweise durch einen Straßenneubau, beeinträchtigt wird. Deswegen und auch in Anbetracht der bereits in der Alternativenprüfung angeführten Gründe (vgl. Abschnitt B Nr. 6.3.2), haben die Interessen der Gemeinde hinter dem Interesse an der Realisierung des planfestgestellten Vorhabens zurückzutreten.

Darüber hinaus ist eine Gemeinde nicht befugt, die Lärmschutz- oder Luftreinhalteinteressen der Bewohner in ihren Baugebieten (gerichtlich) geltend zu machen. Ihre Rügebefugnis umfasst nicht den Belang der Luftreinhaltung ohne Bezug zu einer gemeindlichen Rechtsposition; Art. 28 Abs. 2 GG vermittelt den Kommunen keinen Anspruch auf Lärmsanierung im Einflussbereich von Straßenbauvorhaben in ihrem Gemeindegebiet anlässlich eines solchen Vorhabens (BVerwG, Urteil vom 10.04.2019 - 9 A 22/18, juris Rn. 11).

Gleichwohl hat die Planfeststellungsbehörde alle von der Stadt Wuppertal vorgebrachten Umweltaspekte, Alternativen- und Bedarfsfragen im Rahmen dieses Beschlusses aufgegriffen. Auf die jeweilige Bearbeitung wird Bezug genommen.

6.3.4 Klimaschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Klimaschutzes vereinbar. Diese sind gemäß § 13 Abs. 1 S. 1 Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) auch im



Rahmen von Straßenausbauvorhaben zu berücksichtigen (BVerfG, Beschluss vom 24.03.2021 - 1 BvR 2656/18, u. a., juris).

6.3.4.1 Rechtsgrundlagen

Das Klimaschutzgesetz legt fest, welche Mengen an Treibhausgasen zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele in einzelnen Sektoren pro Jahr eingespart werden muss. Gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 3 KSG ist hierbei auch der Verkehrssektor zu betrachten. Das in § 13 KSG festgelegte Berücksichtigungsgebot verlangt, dass Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele berücksichtigen. Weitere Anforderungen und Vorgaben zur Art und Weise der Umsetzung dieser Verpflichtung in einem Planfeststellungsverfahren enthält das Gesetz nicht. Der Maßstab für die nach § 13 Abs. 1 S. 1 KSG gebotene Berücksichtigung des Klimaschutzes ergibt sich aus dem in § 1 KSG umschriebenen Zweck und den in § 3 KSG festgelegten Zielen des Gesetzes. Danach geht es um die dem KSG zugrundeliegende Verpflichtung nach dem Pariser Übereinkommen, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2-Grad-Celsius und möglichst auf 1,5-Grad-Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen, und die Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) entsprechend den in § 3 KSG festgeschriebenen Vorgaben zu mindern. Die in § 1 Satz 3 KSG genannte Temperaturschwelle ist dabei als verfassungsrechtlich maßgebliche Konkretisierung des Klimaschutzziels des Grundgesetzes anzusehen (BVerfG, Beschluss vom 24.03.2021 - 1 BvR 2656/18, 1 BvR 78, 96 und 288/20 - BVerfGE 157, 30 Rn. 209). Dementsprechend muss bei den Planungen und Entscheidungen die Frage in den Blick genommen werden, ob und inwieweit die Planungen Einfluss auf die Treibhausgasemissionen haben und die Erreichung der Klimaziele gefährden können (vgl. BVerfG, Urteil vom 04.05.2022 - 9 A 7/21, juris Rn. 77 f.).



Das KSG ist ein Rahmengesetz, das sich in erster Linie an den Gesetzgeber richtet. Für die Ermittlung der klimarelevanten Auswirkungen und für deren Bewertung gibt es inzwischen konkretisierende Vorgaben durch das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2023.

Mit der Intention des KSG steht dabei im Einklang, dass das allgemeine Berücksichtigungsgebot nach den Vorstellungen des Gesetzgebers mit keinem größeren Verwaltungsaufwand verbunden sein sollte. So wird bezüglich des KSG in der ursprünglichen Fassung vom 12.12.2019 ausdrücklich nur für die Erfassung von Emissionsdaten, die Emissionsberichterstattung, die Klimaschutzprogramme und die Einrichtung des Expertenrats, nicht aber im Zusammenhang mit § 13 KSG ein besonderer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung erwartet; zusätzliche Kosten durch Datenerhebungen werden unter Hinweis auf die ohnehin erfolgende umfassende Datenerhebung ausgeschlossen (BT-Drs. 19/14337, S. 21 f.). Für das Änderungsgesetz vom 18. August 2021 wird ein besonderer Erfüllungsaufwand für die Verwaltung ausdrücklich verneint (BT-Drs. 19/30230, S. 2). Auch die – nur Beschaffungsvorgänge nach § 13 Abs. 2, Abs. 1 Satz 3 KSG betreffende – Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Beschaffung klimafreundlicher Leistungen geht davon aus, dass für die Prognose der Treibhausgasemissionen der jeweiligen Leistungen pro Beschaffungsvorgang nur ein Zeitaufwand von 15 Minuten entsteht, und setzt detaillierte Hilfestellungen des Umweltbundesamtes voraus (Begründung vom 15.09.2021, veröffentlicht auf der Website des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz, www.bmwk.de, S. 5 f.); nach § 4 Abs. 4 Satz 5 Nr. 1 dieser Verwaltungsvorschrift unterbleibt zudem die Berücksichtigung von Lebenszykluskosten, wenn die Ermittlung nicht mit vertretbarem Aufwand möglich ist. Danach verlangt das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 S. 1 KSG von der Planfeststellungsbehörde, mit einem – bezogen auf die konkrete Planungssituation – vertretbaren Aufwand zu ermitteln, welche CO₂-relevanten Auswirkungen das



Vorhaben durch die THG-Lebenszyklusemissionen, die verkehrsbedingten THG-Emissionen sowie die landnutzungsbedingten THG-Emissionen hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes ergeben (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 - 9 A 7/21, juris Rn. 80 ff.). Keine Berücksichtigung finden insoweit die § 13 Abs. 1 S. 3 sowie Abs. 2 KSG, da es sich bei einem Planfeststellungsbeschluss selbst um keine Investitions- oder Beschaffungsmaßnahme handelt (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 - 9 A 7/21, juris Rn. 79).

Die Ziele des KSG – die gem. § 6 Abs. 2 KLANG NRW auch auf Landesebene verbindlich sind – sowie die für das Land NRW geltenden identischen Emissionsziele des § 3 KSG NRW, nämlich die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise bis zum Zieljahr 2030 um mindestens 65 Prozent und bis zum Zieljahr 2040 um mindestens 88 % zu mindern (§ 3 Abs. 1 KSG), werden durch das Änderungsvorhaben nicht verhindert.

Die Berechnung sowie Bewertung der THG-Emissionen der Maßnahme erfolgen nach den „Hinweisen zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 16.12.2022 (ARS Nr. 03/2023).

6.3.4.2 Verkehrsbedingte THG-Emissionen

Unvermeidbar bei dem Betrieb von Straßen ist nach aktuellem Stand der Technik der Ausstoß des klimawirksamen Gases Kohlendioxid (CO₂).

Mit der prognostizierten Verkehrsmenge wird der vorliegende Planungsabschnitt den Verkehr im Prognosejahr 2030 nicht leistungsfähig abwickeln können. Straßen und Knotenpunkte wären bzw. sind bereits heute an der Grenze der Belastbarkeit angekommen. Die Zunahme des Verkehrs im Bestand wird zu mehr Staus führen und dies bedeutet zwangsweise eine höhere Umweltbelastung durch Zunahme der CO₂-Emissionen.



Die Leistungsfähigkeit der geplanten und ausgebauten Knotenpunkte im Prognosejahr 2030 wurde mittels einer mikroskopischen Verkehrsuntersuchung in Anlehnung an das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) überprüft. Als Kriterium für die Beurteilung der Verkehrsqualität ist die Wartezeit am Verkehrsknoten maßgebend, welche hier im Zusammenhang mit einem erhöhten Kraftstoffverbrauch sowie erhöhten Schadstoffemissionen zu betrachten ist.

Die untersuchten Knotenpunkte können die Verkehrsbelastungen des Prognosehorizonts 2030 in den Planfällen nach Fertigstellung des 1. Bauabschnitts sowie nach Fertigstellung der Gesamtmaßnahme (1.+2. BA) leistungstechnisch abwickeln. Ebenso wird der durchgehende Verkehr der L 419, durch den teilplanfreien Ausbau der Knotenpunkte Staubenthaler Straße und Erbschlöer Straße, an den Knotenpunkten nicht mehr abgebremst. Bedingt durch die Verstetigung der Verkehrsführung wird der Kohlendioxidausstoß des einzelnen Fahrzeugs gegenüber dem nicht-ausgebauten Zustand verringert. Durch den Einsatz moderner und energieeffizienter Verbrennungstechnik bei Fahrzeugen, dem auf EU-Ebene beschlossenen Ausstieg aus der Verbrennertechnik bis 2035, der politisch geförderten E-Mobilität im Zusammenhang mit der steigenden Preisentwicklung für fossile Brennstoffe, wie Benzin- und Dieselmotoren, bestehen bereits Lenkungsmechanismen, welche die verkehrsbedingten Auswirkungen auf das Klima durch Freisetzung von Treibhausgasen bei der Benutzung der Straße weiter reduzieren werden. Damit wird der CO₂-Ausstoß durch den Betrieb der geplanten Straße auf ein notwendiges Mindestmaß beschränkt und anteilig entsprechend der zukünftigen technischen Entwicklung weiter sinken.

Die verkehrsbedingten THG-Emissionen werden mit 459.081 t CO₂-eq/a für den Prognosenullfall 2030, mit 459.881 t CO₂-eq/a für den 1. BA und mit 475.357 t CO₂-eq/a für den 1.+ 2. BA jährlich ermittelt. Dies entspricht somit einer THG-Emissionszunahme von 800 t CO₂-eq/a und 0,2 % (1.



BA) und 16.276 t CO₂-eq/a und 3,5 % (1.+2. BA) im Vergleich zum Prognosenullfall 2030.

Das Angebot einer modernen Infrastruktur in Form von Straßen wird trotz des anstehenden Technologiewechsels bei Fahrzeugantrieben langfristig benötigt und steht den Klimaschutzziele als bauliche Anlage nicht entgegen. Weitergreifende politische Entscheidungen sind letztendlich ausschlaggebend für die verkehrsbedingten Auswirkungen von Straßen allgemein auf das Klima, die bauliche Anlage eines Verkehrsweges ist dabei nur mittelbarer Verursacher durch Zurverfügungstellung der entsprechenden Infrastruktur.

6.3.4.3 THG-Lebenszyklusemissionen

Handlungsmöglichkeiten im Hinblick auf die CO₂-Bilanz bei Investitionen im Straßennetz ergeben sich bezogen auf die Lebenszyklusemissionen bei der Ausgestaltung von Schutzeinrichtungen, Nebenanlagen sowie bei Lärmschutzmaßnahmen. Insbesondere sollten natürliche Baustoffe bei der Betrachtung der CO₂-Bilanz Vorrang gegenüber produzierten Baustoffen und Materialien haben (z. B. Lärmschutzwälle aus überschüssigen Bodenmassen oder Lärmschutzwände aus Holz oder Natursteinen (Gabionen) anstelle von Lärmschutzwänden aus Beton oder Metall).

Die Straßenbauverwaltung hat bei der späteren Ausführungsplanung, der Ausschreibung sowie der Bauausführung zu prüfen, wie der CO₂-Emissionsreduktion und damit dem Erreichen der nationalen Klimaschutzziele nach § 3 KSG beigetragen werden kann.

Maßnahmen zum Klimaschutz sind bei der Materialwahl und bei der Bau durchführung zu beachten. in der Ausführungsplanung sind Technologien, Materialien, Lieferformen usw., mit denen sich THG-Emissionen verringern oder vermeiden lassen, anzuwenden (vgl. Abschnitt A Nr. 5.6).



THG-Lebenszyklusemissionen	
THG-Emissionen die durch den Bau, den Betrieb und die fortlaufende Unterhaltung der Straßeninfrastruktur und ihrer zugehörigen Anlagen bedingt sind.	365.946 kg CO ₂ -eq/a

Die Berechnung der THG-Lebenszyklusemissionen erfolgt auf Grundlage des Methodenhandbuchs des Bundesverkehrswegeplans 2030 und ist auch auf eine Landesstraße wie die L 419 übertragbar.

Auswirkungen eines einzelnen Projektes auf den globalen Klimawandel sind schwer zu quantifizieren. Demnach unterstützt das Vorhaben zwar nicht das Ziel die Treibhausgasemissionen insgesamt zu reduzieren, der nachteilige Beitrag ist aber bezogen auf die Gesamtbelastung in der Regel durch die THG-Lebenszyklusemissionen äußerst gering.

Folgende Beiträge des Vorhabens mit Blick auf die Optimierung der CO₂-Bilanz können genannt werden:

Verkehrsbedingte THG-Emissionen
– Stauvermeidung durch den Ausbau der L 419. Es werden die heutigen Verkehrsbehinderung und damit der umweltbelastende „Stop-and-go-Verkehr“ zu den Verkehrsspitzen im Bereich der Knotenpunkte Staubenthaler Straße und Erbschlöer Straße beseitigt.
– Teilplanfreie Streckenabschnitte, geringere Beeinträchtigungen des durchgehenden Verkehrs
Landnutzungsbedingte THG-Emissionen
– Vermeidung der Versiegelung und Überbauung klimarelevanter Böden (Grundwasserböden, Staunässeböden)
– Aufforstung von standortgerechtem Laubwald
– Anlage von Gehölzbeständen, Baumreihen und Alleen
THG-Lebenszyklusemissionen



– Einsatz von Recyclingstoffen sowie Betrachtung der Erneuerbarkeit eingesetzter Ressourcen beim Bau
– Beachtung der Energiebilanz verwendeter Geräte und Baustoffe
– Berücksichtigung ökologischer Kriterien bei der Bauausführung (z. B. Auswirkungen des Transports von Materialien und Baustoffen)
– Beachtung der Entsorgung nach Ende der Nutzungsdauer (z. B. bei Lärmschutzwänden, Schutzeinrichtungen etc.)

6.3.4.4 Landnutzungsbedingte THG-Emissionen

Die THG-Emissionsbilanz des Vorhabens wird ebenfalls beeinflusst durch Landnutzungsänderungen, wie die Inanspruchnahme von klimarelevanten Böden und Vegetationsbeständen. Neben dem grundsätzlichen Vermeidungsgebot kann mit besonders klimawirksamen Kompensationsmaßnahmen die THG-Bilanz optimiert werden.

Die Bewertung der vorliegenden Straßenbaumaßnahme im Hinblick auf die möglichen Auswirkungen auf das Klima in Form von „landnutzungsbedingten THG-Emissionen“ stellt sich folgendermaßen dar:

Landnutzungsbedingte THG-Emissionen	
THG-Emissionen durch den Verlust von THG-Speichern und -Senken:	
– Inanspruchnahme von klimarelevanten Böden	0 m ²
– Inanspruchnahme von klimarelevanten Biotoptypen	101.948 m ²
THG-Reduktion durch die Anlage von THG-Speichern oder -Senken:	
– Anlage von klimarelevanten Biotoptypen (Gehölzpflanzungen, die mit Blick auf ihren Zuwachs ortsnah CO ₂ binden und durch Verdunstung ausgleichend auf das örtliche Klima wirken)	45.796 m ²



Zum vorliegenden Projekt wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (Unterlagen U9, U9D, U19 und U19D) erarbeitet, in dem die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Landschaft beschrieben, bewertet sowie entsprechende Kompensationsmaßnahmen vorgesehen werden. Hier sind zur THG-Reduktion durch die Anlage von THG-Speichern und -Senken folgende klimarelevante Biotoptypen (insg. 4,58 ha) vorgesehen: Gehölzpflanzungen, Aufforstungen mit lebensraumtypischen Laubmischwäldern, Anlage von Gehölzstreifen, Strauchhecken und Baumreihen. Diese sind, soweit möglich, im direkten Umfeld der Baumaßnahme (u.a. auf den Straßenböschungen, -nebenflächen, auf bauzeitlich genutzten Flächen z. T. auch auf entsiegelten Flächen) vorgesehen.

Ergänzend können mit Blick auf die Optimierung der CO₂-Bilanz die weiteren ortsnahe im Stadtgebiet Wuppertal geplanten umfangreichen Maßnahmen zum Umbau standortfremder Waldbestände (Fichten, Schwarzkiefer, Lärche, Roteichen; Pappel) in naturnahe Laubmischwaldbestände (insg. rd. 13 ha) genannt werden. Hier wird durch die Entwicklung standortgerechter, heimischer und lebensraumtypischer Waldbestände u. a. zur Stärkung und nachhaltigen Entwicklung von CO₂-Speichern beigetragen. Hinzu kommen ortsnahe klimaschutzrelevante Maßnahmen, wie die Entwicklung von gut ausgeprägtem Feuchtgrünland, insbesondere in Bachtälern und Auenbereichen mit Grundwasserböden (insg. rd. 6 ha).

Die vorgenannten Maßnahmen verknüpfen ökologische Kompensation von hohem naturschutzfachlichem Wert mit klimaschutzrelevanter Kompensation.



6.3.4.5 Einwendungen zum Klimaschutz

Berücksichtigung der Klimaschutzziele

In Einwendungen hinsichtlich des Klimaschutzes wird geäußert, dass wesentliche Klimaschutzziele im Sinne des KSG nicht ausreichend berücksichtigt würden.

Hierzu nimmt der Vorhabenträger wie folgt Stellung: § 13 KSG bestimmt ein allgemeines Berücksichtigungsgebot. Dieses ist in § 6 KlAnG NRW auch auf Landesebene verbindlich vorgegeben. Dementsprechend wurden die für das vorliegende Projekt gegebenen Maßnahmen zum Klimaschutz in Abwägung mit anderen relevanten Kriterien, wie Kosten sowie Eingriffe in Rechte Dritter berücksichtigt. Bei einer Straßenplanung müssen die jeweils gültigen Regelwerke beachtet werden. Das Erreichen der Minderungsziele kann nicht durch ein einzelnes Ausbauvorhaben, wie beispielsweise durch den Ausbau der L419, sichergestellt werden. Hierzu sind eine Vielzahl an Maßnahmen auf Landes- oder Bundesebene notwendig. Wie durch die „Ergänzende Unterlage zum 1. Deckblatt – Berücksichtigung des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG)“ dargelegt, steht der Ausbau der L419, als bauliche Anlage, den Zielen des KSG nicht entgegen. Sowohl Art. 20a GG als auch § 13 Absatz 1 Satz 1 KSG fordern nicht den strikten Vorrang von Klimabelangen, sondern die Berücksichtigung im Rahmen der planerischen Abwägung. Straßenbauvorhaben müssen nicht klimaneutral sein oder einen bestimmten Grenzwert einhalten, um zugelassen zu werden. Die in § 3 KSG festgelegten Klimaziele richten sich in erster Linie an den Gesetzgeber. Dieser hat zu entscheiden, welche Maßnahmen er für geeignet hält, innerhalb der zur Verfügung stehenden Zeit die Klimaziele der einzelnen Sektoren zu erreichen. Der Ausbau der L 419 ist ferner im Landesstraßenausbaugesetz enthalten, durch das festgelegt wird, wie das Landesstraßennetz, gem. eines dem Gesetz angefügten Planes, auszubauen ist. Durch die Ausweisung des Vorhabens im Bedarfsplan als Maßnahme der Stufe 1, bei



der es sich um eine politische Leitentscheidung handelt, ist die Planrechtfertigung für das Vorhaben gegeben und kann nicht in Zweifel gezogen werden. Es wird gesetzlich festgestellt, dass auch jede einzelne Maßnahme den fachgesetzlichen Zielvorstellungen entspricht und vernünftigerweise geboten ist.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Ausführungen des Vorhabenträgers im Ergebnis als zutreffend. Nach der Rechtsprechung des BVerwG kommt dem Klimaschutzgebot trotz seiner verfassungsrechtlichen Bedeutung kein Vorrang gegenüber anderen Belangen zu; ein solcher lässt sich weder aus Art. 20a GG noch aus § 13 KSG ableiten. Auch aus dem Klimaschutzbeschluss des BVerfG ergibt sich nichts Anderes. Dieses hat vielmehr klargestellt, dass Art. 20a GG keinen unbedingten Vorrang gegenüber anderen Belangen genießt, sondern im Konfliktfall in einen Ausgleich mit anderen Verfassungsrechtsgütern und Verfassungsprinzipien zu bringen ist, wobei das relative Gewicht des Klimaschutzgebots in der Abwägung bei fortschreitendem Klimawandel weiter zunimmt. Nach dem Willen des Gesetzgebers soll das Berücksichtigungsgebot insbesondere querschnittartig Regelungslücken schließen, soweit die Fachgesetze die Berücksichtigung des Klimaschutzes nicht ausdrücklich vorschreiben, und für alle eröffneten Abwägungs-, Beurteilungs- und Ermessensspielräume Bedeutung haben. Mit dieser weitreichenden Geltung für eine Vielzahl unterschiedlichster rechtlicher und tatsächlicher Konstellationen ließe sich die Annahme einer generellen Vorrangstellung des Klimaschutzes nicht vereinbaren. Auch der Gesetzgeber verlangt eine Berücksichtigung nur, soweit keine entgegenstehenden, überwiegenden rechtlichen oder sachlichen Gründe vorliegen (BVerwG Urteil vom 04.05.2022 - 9 A 7/21, beck-online Rn. 86). Speziell in Bezug auf den Ausbau des Straßennetzes hat das BVerwG zudem ausdrücklich erklärt, dass der Verzicht auf den Bau von Straßen kein im



Rahmen der politischen und umweltschutzfachlichen Klimaschutzdiskussionen besonders propagiertes Ziel sei; erst recht habe es im Bundes-Klimaschutzgesetz keinen Niederschlag gefunden (vgl. BVerwG Urteil vom 04.05.2022 - 9 A 7/21, beck-online Rn. 97). Wie in diesem Abschnitt gezeigt, hat der Vorhabenträger die von dem Vorhaben ausgehenden negativen Auswirkungen für das Klima umfassend ermittelt und diese Ergebnisse durch Vorlage der erwähnten Klimaschutz-Unterlage sowie ergänzenden Erläuterungen in den Synopsen hinreichend und nachvollziehbar erläutert. Maßnahmen, die der Vorhabenträger durchführen wird, um auch zum Klimaschutz beizutragen, sind überdies im LBP (U 19.1.1D) enthalten, dessen Eingriffsregelung gemäß § 1 Abs. 3 Nr. 4 BNatSchG auch Auswirkungen auf das Klima beachtet hat. Diese Auswirkungen stellen sich wie gezeigt nicht als so erheblich dar, dass die Verwirklichung des Vorhabens aus klimaschutzrechtlichen Gründen nicht mehr geboten wäre.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Klimarelevante Böden

Weitere Einwendungen thematisieren den Begriff der klimarelevanten Böden. Jede Form von Flächenversiegelung, insb. von vormals baumbestandenen Flächen, stelle eine Außerfunktionssetzung von klimarelevanten Böden dar.

Der Vorhabenträger gibt in seiner Stellungnahme an, dass die Flächenangaben zur Inanspruchnahme klimarelevanter Böden und Biotoptypen in Anlehnung an die Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung (BMDV (HRSG.)) erfolgt sind. Darüber hinaus bietet der für den Bodenschutz in NRW zuständige Geologische Dienst eine landesweite Fachbewertung für die Klimaschutzfunktion der Böden an. Gemäß diesen Hinweisen sind klimarelevante Böden wie folgt definiert:



- Kohlenstoffreiche Böden: (aus der Karte der schutzwürdigen Böden von NRW 1 : 50.000 – 3. Auflage 2018 (Bodenschutz-Fachbeitrag für die räumliche Planung Geologischer Dienst NRW – Landesbetrieb),
- Kohlenstoffsinken: Moorböden, Grundwasserböden, Staunässeböden, Grundwasserböden mit hoch anstehendem Grundwasser oder Staunässeböden mit starker bis sehr starker Staunässe. Diese Flächen sind identisch mit den Grundwasser- und Staunässeböden mit hohem Biotopentwicklungspotenzial,
- Kohlenstoffspeicher: Böden mit über 8 Gew.-% an organischer Substanz, mit Torfauflagen und Torfschichten, ohne naturnahen Bodenwasserhaushalt. Der Kohlenstoffspeicher ist gefährdet. Die organische Substanz unterliegt bereits einem mineralisierenden Abbau.

Vorliegend wurden keine der genannten Böden im Untersuchungsraum nachgewiesen.

Folglich werden durch die geplante Baumaßnahme im Planungsraum keine klimarelevanten Böden i. S. der landnutzungsbedingten THG-Emissionen in Anspruch genommen.

Die Planfeststellungsbehörde bewertet die Stellungnahme des Vorhabenträgers als rechtlich zutreffend und ausreichend. Die in Anspruch genommenen Böden stellen gem. der o. g. Hinweise des BMDV keine klimarelevanten Böden dar. Im Übrigen ist auf die Ersatz- und Ausgleichsbilanzierung des LBP (Abschnitt B Nr. 6.2.2.5) zu verweisen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Verstoß gegen § 4 Abs. 3 KSG NRW

Einwendungen werfen der Planung einen Verstoß gegen § 4 Abs. 3 KSG NRW aufgrund der durch die Rodung bedingte Zerstörung der ober- und unterirdischen Kohlenstoffspeicherkapazitäten vor.



Durch die für den Ausbau der L 419 notwendige Flächeninanspruchnahme sind auch Rodungen und die damit verbundene Zerstörung der ober- und unterirdischen Kohlenstoffspeicherkapazität bedingt. Insbesondere die Ronsdorfer Anlagen, die als Freiflächen mit hoher Klimaaktivität bezeichnet werden (Handlungskonzept Klima und Lufthygiene für die Stadt Wuppertal, S. 63), werden, auch wenn lediglich kleinräumig, beeinträchtigt. Dies geschieht jedoch in einer eingriffsminimierenden Art und Weise, sodass der Naturhaushalt durch die Rodungsmaßnahmen nicht über Gebühr beansprucht wird. Dem Eingriff sind die im LBP festgesetzten Maßnahmen gegenüberzustellen. Dem vorhabenbedingten Eingriff von 895.117 WP_E steht eine Kompensation von 895.202 WP_A entgegen. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen umfassen hierbei auch Ersatzmaßnahmen, die den in Folge der Verwirklichung des Vorhabens eintretenden Waldverlust vollständig kompensieren werden. Hierdurch wird eine wertmäßige und somit qualitative Kompensation des Eingriffs erreicht, die insbesondere die klimatisch optimierende Gestaltung und Aufwertung verfolgt. Des Weiteren wird auf die Ausführungen in Abschnitt B Nr. 6.2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde ist sich der Verantwortung, die aus dem Berücksichtigungsgebot des § 13 KSG sowie § 6 KfAnG NRW ergibt, bewusst. Durch die vorliegenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kommt sie zu der Überzeugung, dass der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff vollständig kompensiert wird. Hiermit werden zugleich Voraussetzungen für einen langfristigen Klimaschutz geschaffen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

6.3.4.6 Abschließende Bewertung

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass der Ausbau der L 419 negative Wirkungen auf das globale Klima hinsichtlich der THG-Emissionen hervorruft.



Feststellung der mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die THG-Bilanz

Bezüglich der verkehrsbedingten THG-Emissionen wirkt das Vorhaben aufgrund der prognostizierten Verkehrssteigerung grundsätzlich emissionserhöhend. Im Vergleich zum Prognosenullfall 2030 entsteht eine Zusatzbelastung von 800 t CO₂-eq/a und somit um 0,2 % für den 1. BA sowie von 16.276 t CO₂-eq/a und 3,5 % für den 1.+2. BA. Eine Verbesserung der THG-Bilanz ist durch eine Verflüssigung des Verkehrs sowie eine Verkehrsstauvermeidung wegen der teilplanfreien Knotenpunkte und wegfallenden Lichtzeichenanlagen zu erwarten. Hinsichtlich der THG-Lebenszyklusemissionen wirkt die Maßnahme ebenso emissionserhöhend (vgl. Abschnitt B Nr. 6.3.4.3). Durch die Inanspruchnahme von klimarelevanten Biotoptypen kommt es zu einer Erhöhung der landnutzungsbedingten THG-Emissionen. Aufgrund dessen werden Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen (vgl. Abschnitt B Nr. 6.2.2.5) vorgesehen.

Bewertung der mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die THG-Bilanz

Die zu erwartenden projektbedingten zusätzlichen THG-Emissionen sind mit den nationalen Klimazielen des § 3 KSG, die durch § 3 KSG NRW auch auf Landesebene kodifiziert sind, d. h. dem Ziel der schrittweisen Reduzierung der Gesamtemissionen bis hin zur für 2045 angestrebten Netto-Treibhausgasneutralität und der 2050 angestrebten negativen Treibhausgasemissionen in Relation zu setzen.

So sind die verkehrsbedingten THG-Emissionen dem Ziel des Sektors „Verkehr“ zuzuordnen. Durch die grundsätzliche Emissionserhöhung wirkt das Vorhaben mit 459.881 t CO₂-eq/a um 0,2 % (1. BA) bzw. 475.357 t CO₂-eq/a und 3,5 % (1.+2. BA) negativ auf die Klimaschutzziele.



Durch die Förderung der Elektromobilität sowie die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs nimmt die Bundesregierung Maßnahmen vor, die zu einer Reduktion der Emissionserhöhung führen. Bereits der Klimaschutzplan 2050 legt fest, dass die Erreichung der Klimaziele im Sektor „Verkehr“ vorrangig durch eine Steigerung der Effizienz der Fahrzeuge und dem verstärkten Einsatz treibhausgasneutraler Energie sowie der Umstieg auf andere Verkehrsträger erreicht werden soll.

Die THG-Lebenszyklusemissionen sind dem Sektor „Industrie“ zugeordnet. Der negativen Wirkung hinsichtlich der Klimaschutzziele wirken die unter Abschnitt B Nr. 6.3.4.3 beschriebenen Maßnahmen zur Optimierung der Klimaaktivität von Waldflächen entgegen.

Im Hinblick auf die landnutzungsbedingten THG-Emissionen erfolgt kein Abgleich mit den Sektorenzielen des KSG, da eine Bilanzierung aller in Anspruch genommener Vegetationsflächen methodisch nicht möglich ist. Um den Eingriff in den Naturhaushalt zu kompensieren, sieht der Vorhabenträger Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor, die die hervorgerufene Beeinträchtigung kompensieren. Dadurch werden auch Voraussetzungen für in der Zukunft noch größere Kohlendioxid-Senken als bislang geschaffen.

Zudem bestehen keine Anhaltspunkte, dass das CO₂-Restbudget im Zeitpunkt der Zulassung des Ausbaus der L 419 bereits erschöpft sein oder die Zulassung des Vorhabens dazu führen wird, dass die Klimaschutzziele des KSG nicht mehr erreicht werden können.

Abschließende Bewertung in Gegenüberstellung mit den Planungszielen

Die festgestellten und beschriebenen negativen Wirkungen des Ausbaus der L 419 auf die Klimaschutzziele des KSG sind gegenüber den Planungszielen abzuwägen.



Hierbei fordern Art. 20a GG und § 13 Abs. 1 S. 1 KSG nicht den strikten Vorrang von Klimabelangen, sondern lediglich eine Berücksichtigung. Straßenbauvorhaben müssen nicht klimaneutral sein oder einen bestimmten Grenzwert einhalten, um zugelassen zu werden (VG Aachen, Beschluss vom 07.10.2021, 6 L 433/21, Rn. 85). Die in § 3 KSG festgelegten und an den Gesetzgeber gerichteten Klimaschutzziele sind durch Klimaschutzprogramme nach § 9 KSG oder bei Überschreitungen der zulässigen Sektorjahremissionen durch Sofortprogramme nach § 8 KSG zu erreichen. Die Klimaschutzprogramme und Sofortprogramme der Bundesregierung sehen derzeit als geeignete Maßnahmen insbesondere die künftige Unabhängigkeit von Kraftstoffen mit fossilem Kohlenstoff und die Elektrifizierung von Pkw bzw. die Weiterentwicklung alternativer, klimaschonender Antriebe einschließlich Wasserstofftechnologie für Lkw vor, eine verursachergerechte CO₂-Bepreisung, den Ausbau und die Verlagerung auf den Schienenverkehr und die Förderung und Stärkung des Radverkehrs; Einschränkungen im Bereich der Straßeninfrastruktur sind demgegenüber nicht Gegenstand der Programme auf Grundlage des KSG (BVerwG, Urteil vom 04.05.2022 - 9 A 7.21, Rn. 97). Durch die Aufnahme der Maßnahme in den Bedarfsplan des Landesstraßenausbaugesetzes entspricht diese den Zielsetzungen des § 9 Abs. 2 StrWG NRW. Hierdurch gibt der Gesetzgeber einen verbindlichen Planungsauftrag und konkretisiert den Bedarf im Sinne der Planrechtfertigung mit bindender Wirkung auch für die zur Rechtmäßigkeitskontrolle berufenen Gerichte.

In Anlage 2 zu § 4 KSG werden zulässige Jahresemissionsmengen für die Jahre 2020 bis 2030 festgelegt. Diese sind nach Sektoren gegliedert. Die Einhaltung dieser soll die Erreichung der nationalen Klimaschutzziele aus § 3 Abs. 1 KSG gewährleisten. Die nach dem KSG zulässigen Jahresemissionsmengen sind in dem jeweils betroffenen Sektor nicht pro-



jektbezogen. Daher werden die jeweilig zulässige Jahresemissionsmenge nach Anlage 2 zu § 4 KSG durch die geringen Emissionsmengen des Vorhabens nicht überschritten. Folglich konfligiert das Vorhaben nicht mit den nationalen Klimaschutzziele aus § 3 Abs. 1 KSG.

Die negativen Wirkungen des Vorhabens auf die Klimaschutzziele sind unter Berücksichtigung der mit dem Vorhaben verbundenen positiven Wirkungen als nachrangig anzusehen. Diese umfassen, wie bereits oben beschrieben, die Schaffung eines leistungsfähigen Straßenzugs, der Entlastungseffekte auf benachbarte Bundesautobahnen als Südtangente in Wuppertal entfaltet sowie die Verflüssigung des Verkehrs durch die teilplanfreie Ausgestaltung der Knotenpunkte und bewirkt. Weitere positive Wirkungen sind die Verringerung der Reisezeiten sowie die steigende Verkehrssicherheit auf baulich voneinander getrennten Fahrbahnen. Bei der Bauausführung des Vorhabens sind geeignete und verhältnismäßige Maßnahmen zu treffen, um durch das Projekt bedingte zusätzliche THG-Emissionen soweit wie möglich zu reduzieren.

Darüber hinaus ist Mobilität ein Grundbedürfnis der Menschen und gleichzeitig Voraussetzung für eine moderne arbeitsteilige Gesellschaft in einer globalisierten Welt. Sie ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe und wirtschaftlichen Austausch, sichert Beschäftigung und Wohlstand und fördert die Chancengleichheit (Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung, S. 49).

Entsprechend den o. g. gesetzlichen Bestimmungen wurden die für das vorliegende Projekt gegebenen Maßnahmen zum Klimaschutz in Abwägung mit anderen relevanten Kriterien, wie Kosten sowie Eingriffe in Rechte Dritter berücksichtigt. Im Zuge der sich an die Planfeststellung anschließenden Ausführungsplanung, Ausschreibung von Bauleistungen sowie bei der Baustellenablaufplanung werden weitere Maßnahmen im Sinne dieses Gesetzes geprüft und umgesetzt. Diese Maßnahmen



beziehen sich insbesondere auf Ausstattungselemente (Materialwahl) sowie auf das Recycling vorhandener ausgebauter Baustoffe im Rahmen von Umbaumaßnahmen (Deckenaufbruch von Asphalt- u. Betontragschichten) und der grundsätzlichen Wiederverwendung von ausgebauten Massen im Rahmen der Baumaßnahme (Massenmanagement). Es wurden zusätzlich THG-Emissionen bei zukünftigen Unterhaltungs- und Instandhaltungsmaßnahmen berücksichtigt. Alternativen wurden objektiv unter Beachtung der bestehenden Richtlinien im Straßenbau im Zuge des Planungsprozesses geprüft und im Rahmen der Möglichkeiten angewendet.

Die Planfeststellungsbehörde stellt fest, dass der Vorhabenträger seinen gesetzlichen Verpflichtungen entsprechend § 13 KSG sowie gem. § 6 Kl-AnG NRW, durch planerische Maßnahmen den Folgen der Treibhausgasemissionen entgegenzuwirken (gesetzliches Berücksichtigungsgebot), nachkommt. Die Berücksichtigung der Vorgaben dieser Gesetze im Zuge der späteren Bauausführung wird durch die Nebenbestimmung Klimaschutz (vgl. Abschnitt A Nr. 5.6) sichergestellt.

6.3.5 Denkmalschutz

Übergangsvorschrift (§ 43 Abs. 2 DSchG NRW i.d.F.v. 13.04.2022, in Kraft getreten am 01.06.2022):

Die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes eingeleiteten Verfahren sind nach dem zum Zeitpunkt der Antragstellung geltenden Verfahren fortzuführen und abzuschließen. Abweichend von Satz 1 kann die Eigentümerin oder der Eigentümer sowie die sonstigen Nutzungsberechtigten eines Denkmals die Anwendung dieses Gesetzes anstelle des zur Zeit der Antragstellung geltenden Rechts beantragen.

Das anhängige Verfahren wurde bereits vor dem 01.06.2022 eingeleitet, so dass hier die Übergangsvorschrift anzuwenden ist.



Das Vorhaben ist mit den gesetzlichen Anforderungen des Denkmalschutzes vereinbar.

Die Regelung des § 1 Abs. 3 DSchG NRW a. F. legt fest, dass bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege angemessen zu berücksichtigen sind. Die für den Denkmalschutz und die Denkmalpflege zuständigen Behörden sind frühzeitig einzuschalten und so mit dem Ziel in die Abwägung mit anderen Belangen einzubeziehen, dass die Erhaltung und Nutzung der Denkmäler und Denkmalbereiche sowie eine angemessene Gestaltung ihrer Umgebung möglich sind.

Nach der für Planfeststellungen ergänzend geltenden Sonderregelung des § 9 Abs. 3 DSchG a. F. (dazu OVG Münster, Beschluss vom 11.05.1999 - 20 B 1464/98.AK m. w. N., S. 32 des Urteilsumdrucks) hat die Planfeststellungsbehörde die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege in angemessener Weise im Rahmen ihrer Abwägung zu berücksichtigen.

Planungsrechtlich ist der Denkmalschutz ein abwägungsrelevanter Belang unter vielen. Bei der Gewichtung der Belange und ihrer Abwägung kommt ihm jedoch kein absoluter Vorrang zu, denn dies widerspräche dem Abwägungsgebot.

Lässt es der Gesetzgeber, wie beispielsweise auch bei der Regelung der §§ 1 Abs. 3 und 9 Abs. 3 DSchG a. F., mit einer Berücksichtigungspflicht bewenden, so bringt er damit zum Ausdruck, dass die betroffenen Belange einer Abwägung unterliegen und in der Konkurrenz mit anderen Belangen überwindbar sind, ohne dabei – wie bei Optimierungsgeboten, die eine möglichst weitgehende Beachtung bestimmter Belange erfordern – einen irgendwie gearteten Gewichtungsvorrang zu postulieren (so BVerwG, Urteil vom 07.03.1997 - 4 C 10.96).



Wird der in die Betätigung des Planungsermessens eingestellte Belang bereichsspezifisch gesetzlich geregelt, spricht ferner eine Vermutung dafür, dass mit dieser Regelung die öffentlichen und privaten Belange gerecht gegeneinander abgesteckt werden (VG Düsseldorf, Urteil vom 30.10.2003 - 4 K 61/01).

Unter Berücksichtigung dieser Regelungen und unter Beachtung der Nebenbestimmungen (vgl. Abschnitt A Nr. 5.10) können Beeinträchtigungen etwaiger Bodendenkmäler daher ausgeschlossen werden.

6.3.6 Störfallrechtliche Belange

Nach dem EUGH Urteil vom 15.09.2011 - C-53/10 ist auch im Rahmen von Planfeststellungsverfahren § 50 BImSchG abwägend anzuwenden und zu beachten, wenn der Regelungsinhalt nicht bereits in bauleitplanerischen Verfahren berücksichtigt wurde.

Gemäß § 50 BImSchG sollen im Rahmen der planerischen Störfallvorsorge die Auswirkungen von schweren Unfällen in Betriebsbereichen im Sinne des Artikels 3 Nr. 13 der Richtlinie 2012/18/EU (Seveso-III-Richtlinie) auf schutzbedürftige Gebiete (hier: Verkehrsweg) so weit wie möglich vermieden werden.

Das für den Immissionsschutz zuständige Dezernat 53 der Bezirksregierung Düsseldorf wurde im Verfahren beteiligt und äußerte in seiner Stellungnahme keine Bedenken.

6.3.7 Private Belange

Dem planfestgestellten Vorhaben stehen gewichtige, auch in den Einwendungen geltend gemachte private Belange entgegen, die sich aus Belastungen mit zusätzlichen Immissionen wie Lärm und Luftschadstoffen, unter anderem auch durch die Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen ergeben. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Belange



in die Abwägung einbezogen. Mit diesen privaten Belangen ist das Vorhaben vereinbar. Dies gilt sowohl für den Gesundheitsschutz als auch für den Schutz des Eigentums.

Die Prüfung hat ergeben, dass mit Rücksicht auf die im Interesse der Allgemeinheit notwendige Straßenbaumaßnahme die sich für die Betroffenen ergebenden Nachteile in dem von der Planfeststellung gesondert durchzuführenden Entschädigungsverfahren ausgeglichen werden müssen.

Aus dem objektiv-rechtlichen Gehalt der zugehörigen Grundrechte (Art. 2 S. 1 und 14 Abs. 1 GG) ergibt sich die Pflicht der staatlichen Organe, sich schützend und fördernd vor die entsprechenden Rechtsgüter zu stellen und sie insbesondere vor rechtswidrigen Eingriffen anderer zu bewahren. Diese Pflicht würde verletzt, wenn staatliche Organe durch die Planfeststellung etwa an der Herstellung oder Fortsetzung solcher rechtswidrigen Eingriffe mitwirken würden (BVerwG, Urteil vom 28.10.1998 - 11 A 3.98).

6.3.7.1 Gesundheit

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass es aufgrund des Vorhabens weder während der Bauphase noch während des späteren Betriebs der ausgebauten L 419 (1. BA) für die betroffenen Anwohner zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen etwa durch Lärm oder Luftschadstoffe kommen wird. Soweit von dem Vorhaben unvermeidbare Beeinträchtigungen ausgehen, wird durch das Planungskonzept sowie durch Schutzauflagen sichergestellt, dass die Grenze der Unzumutbarkeit nicht überschritten wird.

Auf die Ausführungen unter Abschnitt B Nr. 6.2.1 dieses Beschlusses wird dazu ergänzend hingewiesen.



6.3.7.2 Eigentum

6.3.7.2.1 Allgemeines

Das Ausbauvorhaben ist in Ansehung der hierdurch bedingten unmittelbaren Inanspruchnahme von Privateigentum planfestzustellen. Die Zulässigkeit der Enteignung aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses (§ 42 Abs. 1 StrWG NRW) ist auch insoweit gerechtfertigt. Im Planfeststellungsbeschluss wird mit der Zulassung des Vorhabens darüber entschieden, welche Flächen für das Vorhaben benötigt werden und dem bisherigen Eigentümer entzogen werden dürfen; der Rechtsentzug selbst und die Entscheidung über die damit verbundenen Entschädigungsfragen sind hingegen dem gesondert durchzuführenden Enteignungsverfahren vorbehalten (BVerwG, Urteil vom 07.07.2004 - 9 A 21/03, juris Rn. 21). Wird fremdes Grundeigentum durch eine hoheitliche Planung betroffen, indem es entweder unmittelbar überplant wird oder als Nachbargrundstück nachteilige Wirkungen von dem beabsichtigten Vorhaben zu erwarten hat, so ist dieser Umstand grundsätzlich als privater Belang in die planerische Abwägung einzubeziehen, es sei denn, die Betroffenheit ist objektiv geringfügig oder nicht schutzwürdig (gl. BVerwG, Beschluss vom 09.11.1979 - 4 N 1/78; BVerwG, Beschluss vom 07.12.1988 - 7 B 98/88, juris Rn. 4 m.w.N.). Diese Grundsätze sind auch für Grundstücke in gemeindlichem Eigentum maßgebend (BVerwG, Urteil vom 27.03.1992 - 7 C 18/91) ungeachtet des Umstandes, dass Gemeinden sich nicht auf den verfassungsrechtlichen Schutz des Eigentums durch Art. 14 GG berufen können (BVerfG, Beschluss vom 08.07.1982 - 2 BvR 1187/80, BVerfGE 61, 82, 100 f.; BVerwG, Urteil vom 15.12.2016 - 4 A 4/15, juris Rn. 63).

Die Planfeststellungsbehörde hat diesem Gewicht, das dem Eigentum in der grundgesetzlichen Ordnung ausweislich des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG zukommt, bei der Abwägung gebührend Rechnung zu tragen. Erklärt



sie die Enteignung für zulässig, so muss ihre Entscheidung den Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG genügen. Das Eigentümerinteresse ist nur dann überwindbar, wenn das Vorhaben dem Wohl der Allgemeinheit dient. Nur ein im Verhältnis zu anderen Interessen überwiegendes qualifiziertes öffentliches Interesse ist geeignet, den Zugriff auf privates Eigentum zu rechtfertigen (vgl. BVerfG, Urteil vom 24.03.1987 - 1 BvR 1046/85, BVerfGE 74, 264; BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 - 4 A 1075/04, juris Rn. 184). Bezugspunkt der Erforderlichkeitsprüfung für die Inanspruchnahme des Grundstücks ist jedoch nur das konkrete Vorhaben, und nicht das mit ihm verfolgte Gemeinwohlziel. An dem Gemeinwohlziel ist lediglich das Vorhaben insgesamt zu messen (BVerfG, Urteil vom 17.12.2013 - 1 BvR 3139/08, BVerfGE 134, 242, juris Rn. 227).

Ein gewerblicher Betrieb genießt den Schutz des Art. 14 GG nur soweit, wie der Unternehmer Inhaber einer Rechtsstellung ist, d. h. soweit er gegen eine Beeinträchtigung seines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes rechtlich abgesichert ist. Bloße objektiv-rechtlich nicht geschützte Erwerbsmöglichkeiten, Gewinnaussichten, Hoffnungen oder Chancen fallen nicht darunter (BVerwG, Urteil vom 11.11.1983 - 4 C 82/80). Eigene Zukunftsplanungen eines Grundstückseigentümers müssen nur dann in die planerische Abwägung eingestellt werden, wenn sie sich nach Lage und Beschaffenheit des Grundstücks bei vernünftiger und wirtschaftlicher Betrachtungsweise objektiv anbieten und nach dem Willen des Eigentümers in absehbarer Zeit verwirklicht werden sollen (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011 - 9 A 14/10, juris Rn. 39).

Im vorliegenden Fall kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auf die Inanspruchnahme privater Grundstücke in dem vorgesehenen Umfang nicht verzichtet werden, ohne die im öffentlichen Interesse liegenden Planungsziele, den Verkehrsfluss auf der L 419 zu verbessern, Stauereignisse möglichst zu vermeiden oder zumindest erheblich zu re-



duzieren, verbesserte Bedingungen für die Verkehrssicherheit zu schaffen und gleichzeitig den Immissions- und Lärmschutz sicherzustellen, als solche zu gefährden. Von daher überwiegen hier die mit der Planung insgesamt verfolgten Verkehrsbelange und Ziele die Interessen der privaten Grundstückseigentümer am vollständigen Erhalt ihres Eigentums und der Vorhabenträger erhält das Enteignungsrecht (BVerwG, Urteil vom 23.08.1996 - 4 A 29.95).

Dies würde angesichts des Gewichts des öffentlichen Interesses letztlich selbst dann gelten, wenn sich straßenbaubedingte Existenzgefährdungen ergeben sollten oder einzelne Wohngebäude überplant wären und abgerissen werden müssten.

Die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken, die z. B. im Rahmen der Baumaßnahme als Bau- oder Lagerplatz benötigt werden wird ebenfalls in den Grunderwerbsunterlagen ausgewiesen. Auch diese Flächen werden belastet, denn die Bauausführung setzt voraus, dass solche Flächen zur Verfügung stehen. Ohne die Regelung der öffentlich-rechtlichen Beziehungen im Planfeststellungsbeschluss können Grundstücksflächen nicht und auch nicht vorübergehend in Anspruch genommen werden. Jeglicher Zugriff auf das Grundeigentum muss in der Planfeststellung ausgewiesen werden, weil der festgestellte Plan gem. § 42 Abs. 1 StrWG dem Enteignungsverfahren zu Grunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend ist.

Die Vorschrift des § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG NRW dient nur dem Ausgleich solcher Beeinträchtigungen, die nicht – wie etwa der Zugriff auf Grundeigentum – einen unmittelbaren Eingriff bedeuten, sondern – wie z. B. der Verkehrslärm – nur als Folge des Vorhabens und der mit ihr verbundenen Situationsveränderung in der Umgebung des Vorhabens auftreten, und kann insoweit im Rahmen des Eigentumsschutzes keine Anwendung fin-



den. In dem planfestgestellten Umfang müssen daher die privaten Eigentumsbelange nach Abwägung und unter Beachtung der sich aus Art. 14 Abs. 3 GG ergebenden verfassungsrechtlichen Grenzen zurückgestellt werden.

Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass sich die beschriebene enteignungsrechtliche Vorwirkung aber nicht nur auf die Trasse und die Bauflächen, sondern darüber hinaus auch auf die Flächen bezieht, auf denen landschaftsrechtliche Kompensationsmaßnahmen planfestgestellt und damit verbindlich vorgeschrieben wurden, denn die Rechtsprechung hat es für zulässig erklärt, im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses auch über die Inanspruchnahme von Flächen für solche Maßnahmen mit bindender Wirkung für eventuell nachfolgende Besitzeinweisungs- und Enteignungsverfahren zu entscheiden. Dies gilt in gleicher Weise im Übrigen für die schon angesprochenen, mit dem Vorhaben verbundenen notwendigen Folgemaßnahmen – wie hier u. a. die Anbindung der Straße zur Wolfskuhle – und auch die sonstige landschaftspflegerische Begleitplanung wie z. B. die Gestaltungsmaßnahmen an den Trassenrändern (vgl. BVerwG, Beschlüsse vom 13.03.1995 - 11 VR 4.95, und 21.12.1995 - 11 VR 6.95, sowie Urteil vom 23.08.1996 - 4 A 29.95). Für einen überwiegenden Teil der im LPB vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kann auf Flächen der öffentlichen Hand bzw. auf solche eines Ökokontos zurückgegriffen werden. Insgesamt betrachtet bleiben die Grundstücksinanspruchnahmen damit auf ein Minimum beschränkt.

Für alle Flächeninanspruchnahmen gilt grundsätzlich, dass der Vorhabenträger gehalten ist, zunächst jeden Flächenbedarf freihändig zu erwerben und auch jede sonstige Inanspruchnahme durch freihändige Verhandlungen zu ermöglichen. Dabei müssen die für die Straße unmittelbar benötigten Flächen auf jeden Fall vom Träger der Straßenbaulast erworben werden. Die für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen notwendigen



Flächen können dagegen – falls gewünscht – im Einzelfall unter Beachtung des verfassungsrechtlich garantierten Bestands- und Wertschutzes bei den betroffenen Grundstückseigentümern verbleiben. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass unter Berücksichtigung der mit den Maßnahmen verfolgten Ziele auch weiterhin eine sinnvolle Bewirtschaftung dieser Flächen möglich ist. Ansonsten werden, wie im Grunderwerbsverzeichnis vorgesehen, auch diese Flächen vom Vorhabenträger erworben. Erst bei einem Scheitern des freihändigen Erwerbs bzw. der freihändigen Verhandlungen kommt ein Verfahren nach dem EEG NRW in Frage.

Für alle dargelegten Flächeninanspruchnahmen und bei Kompensationsmaßnahmen auch den Nutzungseinschränkungen stehen den betroffenen Eigentümern Entschädigungsansprüche zu. Sollte über die Grundstücksinanspruchnahme bzw. über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen dem Vorhabenträger und dem Eigentümer zustande kommen, so richten sich ein Enteignungsverfahren und/oder die Festsetzung der Höhe der Entschädigung selbst allein nach dem EEG NRW und dem danach ggf. durchzuführenden separaten Verfahren. Dies schließt es ein, dann ggf. auch eine Entschädigung für Nebenfolgen der Grundstücksinanspruchnahme festzusetzen (BVerwG, Beschluss vom 24.08.2009, 9 B 32/09). Ein Planfeststellungsbeschluss kann keine solchen Entschädigungsregelungen umfassen (BVerwG, Urteile vom 21.06.2006 - 9 A 28/05, und vom 07.07.2004 - 9 A 21.03). Wegen der positiv-rechtlichen Regelung einer gesetzlichen Trennung der Konfliktebenen, die im Falle eines Rechtsstreits sogar zu unterschiedlichen Rechtswegen führt – Verwaltungsgerichtsbarkeit einerseits und Zivilgerichtsbarkeit (Kammern bzw. Senate für Baulandsachen, vgl. § 50 Abs. 1 EEG NRW) andererseits – kann und darf die Planfeststellungsbehörde deshalb grundsätzlich auch keine Enteignungsfolgeregelungen treffen (OVG Münster, Urteil vom 18.01.2013 - 11 D 74/09.AK, u. a. Rn. 151). Es ist deshalb auch abwägungsfehlerfrei, die betroffenen Eigentümer auf



die Verhandlungen bzw. das separate Verfahren zu verweisen (BVerwG, Beschluss vom 02.09.2010, 9 B 11/10). Die nur vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen müssen im Übrigen in einem ordnungsgemäß wiederhergestellten Zustand an die Betroffenen zurückgegeben werden. Das bedeutet, dass die benötigten Flächen nach Abschluss der Maßnahme vollständig zu räumen, Bodenverdichtungen zu beseitigen und die Flächen ggf. wieder an das angrenzende Niveau anzupassen sind.

6.3.7.2.2 Einwendungen zur Inanspruchnahme von Eigentum

Der Einwender P 164 betreibt auf dem Grundstück der Gemarkung Ronsdorf, Flur 31, Flurstück Nr. 243 mit einer Fläche von insgesamt 9.510 m² einen Produktionsbetrieb. Durch die Ausbauplanung sollte entsprechend der vom Vorhabenträger mit Antragstellung eingereichten Planunterlagen eine Grundstücksfläche von 1.703 m² erworben und eine Fläche von 497 m² vorübergehend in Anspruch genommen werden. Der Einwender berief sich deshalb auf eine Existenzbedrohung. Zudem befürchtete er, dass die Anforderungen an die Zugänglichkeit des Betriebsgebäudes, insbesondere zu den nördlich gelegenen Lagerräumen, für Feuerwehrfahrzeuge aufgrund des Flächenverlusts nicht mehr gewährleistet sei.

Der Vorhabenträger hat die Bedenken des Einwenders mit der Deckblattplanung aufgegriffen und die Straßenführung so angepasst, dass die zu erwerbende Fläche auf 503 m² reduziert werden konnte. 317 m² werden vorübergehend in Anspruch genommen. Damit kann die Feuerwehrzufahrt weiterhin beinhalten werden.

Die Planfeststellungsbehörde befürwortet die durch den Vorhabenträger erarbeitete Lösung. Die im Interesse der Allgemeinheit liegende Neubaumaßnahme und die damit verbundenen Eingriffe sind durch die Überarbeitung im Deckblatt auf das unvermeidbare Minimum reduziert worden.



Eine einwenderseits befürchtete Existenzbedrohung seines Produktionsstandortes durch den Flächenverlust konnte durch die Umplanung ausgeräumt werden.

Soweit Flächen nur vorübergehend in Anspruch genommen werden, ist eine Existenzgefährdung nicht ersichtlich. Hinsichtlich der verbleibenden dauerhaften Grundstücksinanspruchnahme für die Straßenbaumaßnahme selbst ist die Planfeststellungsbehörde nach umfassender Abwägung zu der Erkenntnis gelangt, dass das öffentliche Interesse an der Umsetzung das private Interesse des Einwenders am vollständigen Erhalt seines Grundeigentums überwiegt. Die im Interesse der Allgemeinheit liegende Ausbaumaßnahme und die damit verbundenen Eingriffe sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde notwendig und auf das unvermeidbare Minimum reduziert. Eine alternative Ausbauvariante, die eine noch geringere Beeinträchtigung öffentlicher und privater Belange bewirkt, ist nach Abwägung aller Belange nicht erkennbar.

Auch die Einwender P 222/223/224 sind aufgrund des Ausbaus der L 419 (1. BA) und der damit verbundenen Flächeninanspruchnahme betroffen.

Soweit das Grundstück der Gemarkung Ronsdorf, Flur 32, Flurstück 113 überplant wird, wurde dieses Flurstück bezüglich einer Existenzgefährdung nicht berücksichtigt. Auf dieser Fläche befindet sich ein Wohnhaus, das nicht überplant ist. Die frühere Minigolfanlage ist stillgelegt.

Bei dem Grundstück der Gemarkung Ronsdorf, Flur 61, Flurstück 1 handelt es sich um eine Fläche von insgesamt 2.764 m², von der 1.201 m² für Dritte und 640 m² für den Straßenbaulastträger erworben werden. 923 m² werden dauerhaft belastet. Dieses Grundstück befindet sich jedoch nicht im Eigentum der Einwender. Welche Rechte die Einwender an diesem Grundstück halten, konnte mangels Mitwirkung nicht aufgeklärt werden. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde werden vorliegend Entschädigungsfragen aus einem Pachtverhältnis aufgeworfen. Auch



Pächter können unter Zugrundelegung der jeweils bestehenden Pachtverträge grundsätzlich für den Eingriff in ein Pachtrecht eine Entschädigung erhalten. Kann hierüber keine Einigung erzielt werden, wird auch eine solche Entschädigung im Enteignungsverfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.

Die Flurstücke der Gemarkung Ronsdorf, Flur 66, Flurstück 4 und 5 bilden eine wirtschaftliche Einheit und werden durch einen von den Einwendern betriebenen Gewerbebetrieb mit angeschlossener Werkstatt genutzt. Von Flur 66, Flurstück 4 mit einer Gesamtfläche von 10.389 m² werden 7.932 m² unmittelbar für den Straßenbaulastträger und 695 m² für Dritte (u. a. für Kompensationsmaßnahmen) erworben. 97 m² des Grundstücks werden dauerhaft und 672 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Von Flur 66, Flurstück 5 mit einer Gesamtgröße von 535 m² werden 386 m² erworben und 21 m² dauerhaft belastet. Von Seiten der Einwender wurde geltend gemacht, dass der Verlust dieser Flächen zur Existenzgefährdung führe, da die Ausübung ihres eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes auf der verbleibenden Restfläche unmöglich werde.

Nach der Rechtsprechung obliegen den Einwendern im Rahmen der Prüfung einer Existenzgefährdung durch die Planfeststellungsbehörde Mitwirkungspflichten. So haben diese unter anderem die zur Prüfung einer Existenzgefährdung notwendigen betrieblichen Unterlagen zur Verfügung zu stellen (BVerwG, Urteil vom 23.03.2011 - 9 A 9/10, Rn. 29; VGH München Urteil vom 04.04.2017 - 8 B 16.44, Rn. 47). Die Einholung eines Gutachtens zu einer etwaigen Existenzgefährdung erfolgt dabei nach ständiger Rechtsprechung durch den Vorhabenträger (s. bspw. OVG Lüneburg Urteil vom 27.8.2019 - 7 KS 24/17). Die Planfeststellungsbehörde prüft im Anschluss dessen Verwertbarkeit.



Vorliegend wurden diese Mitwirkungspflichten durch die Einwender jedoch nicht erfüllt, weshalb die Erstellung eines Existenzgefährdungsgutachtens nicht möglich war und somit unterblieben ist. Den durch den Vorhabenträger am 08.06.2020 an die einwenderseits bevollmächtigte Rechtsanwaltskanzlei übersandten Erhebungsbogen, welcher der Vorbereitung auf ein Gutachten zwecks Feststellung einer etwaigen Existenzgefährdung dienen sollte, haben die Einwender bzw. deren Bevollmächtigte nicht zurückgesandt.

Die Planfeststellungsbehörde hat daher die mit Schreiben vom 19.12.2017 behauptete Existenzgefährdung der Einwender im Wege der Wahrunterstellung der Abwägung zugrunde gelegt. Nach der Rechtsprechung begegnet es „keinen grundsätzlichen Bedenken, wenn die Planfeststellungsbehörde bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials einen für die Abwägung erheblichen Umstand nicht selbst ermittelt, sondern entsprechend dem Vorbringen des Betroffenen mit dem von diesem behaupteten Gewicht für die Abwägung als gegeben unterstellt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 08.10.2002 - 9 VR 16.02, 9 A 48.02, juris; BVerwG, Urteil vom 23.01.1981 - 4 C 4.78, juris; BVerwG, Urteil vom 27.03.1980 - 4 C 34.79, juris). Denn der Betroffene steht mit einer Wahrunterstellung innerhalb der Abwägung nicht schlechter, als er stände, wenn der von ihm behauptete Umstand erst nach einer behördlichen Sachverhaltsermittlung in die Abwägung aufgenommen worden wäre (vgl. BVerwG, Beschluss vom 08.10.2002 - 9 VR 16.02, 9 A 48.02, juris; BVerwG, Urteil vom 27.03.1980 - 4 C 34.79, juris).

Unerheblich ist im Rahmen einer Wahrunterstellung, dass eine mögliche Existenzgefährdung des Einwenders mangels dessen Mitwirkung nicht ermittelt werden konnte. Denn die Frage der Existenzgefährdung ist im Wesentlichen tatsächlicher, nicht wertender Natur (OVG Lüneburg, Urteil vom 27.08.2019 - 7 KS 24/17, Rn. 670). Solange die Planfeststellungsbehörde die für wahr unterstellte Existenzgefährdung – wie hier – mit



dem vollen Gewicht in die Abwägung einstellt, wird den Grundrechten aus Art. 12 und Art. 14 GG die erforderliche Geltung verschafft (OVG Lüneburg, Urteil vom 27.08.2019 - 7 KS 24/17, Rn. 671).

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Abwägung der mit der Realisierung des planfestzustellenden Vorhabens verfolgten Zielstellungen und der Beeinträchtigungen der Gewerbeanlieger durch den Straßenausbau und die sich daraus ergebenden Auswirkungen auf deren Gewerbebetrieb gegeneinander und untereinander zum Ergebnis, dass die für das Vorhaben streitenden Belange derart überwiegen, dass das Vorhaben auch um den Preis einer Existenzgefährdung oder Existenzvernichtung des betroffenen Betriebs verwirklicht werden muss.

Es wird bei der Abwägung nicht verkannt, dass mit Flächeninanspruchnahmen und -beschränkungen sowohl für die Ausbaumaßnahme als auch für die gesetzlich vorgeschriebenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erhebliche Eingriffe in Grundeigentum verbunden sind. Jedoch genießt das Interesse der Eigentümer am Erhalt ihrer Eigentumssubstanz bei Vorhaben des Straßenbaus grundsätzlich keinen absoluten Schutz. Der verfassungsgemäße Eigentumsschutz stößt vielmehr dort an Grenzen, wo Aufgaben der öffentlichen Daseinsvorsorge erfüllt werden müssen.

Neben der Erkenntnis, dass sich die Realisierung eines Ausbauvorhabens dieser Größenordnung ohne jegliche Inanspruchnahme privaten Eigentums schlechterdings kaum vorstellen lässt, ist auch zu sehen, dass – wie die Ausführungen zu den Planungsvarianten zeigen – alternative Ausbauplanvarianten nicht zur Verfügung stehen bzw. ersatzweise andere Flächen in Anspruch genommen und damit neue Betroffenheiten in Rechtskreisen anderer Betroffener ausgelöst würden.

Selbst bei Anerkennung der grundsätzlichen Wertentscheidung zugunsten des Privateigentums lässt sich der Eingriff in die Eigentumsposition



der Einwender zur grundlegenden Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nicht umgehen. Die im Interesse der Allgemeinheit liegende Ausbaumaßnahme und die damit verbundenen Eingriffe sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde notwendig und bereits auf das unvermeidbare Minimum reduziert. Dies gilt nicht nur für die Flächen, die für das Vorhaben selbst in Anspruch genommen werden sollen, sondern auch für notwendige Folgemaßnahmen. Bezogen auf die eigentliche Ausbaustrecke, ihre Folge- und auch die Gestaltungsmaßnahmen, kann überwiegend auf Flächen der öffentlichen Hand (etwa 73,3 %) zurückgegriffen werden. So befinden sich von dem gesamten in Abschnitt B Nr. 6.2.2 näher beschriebenen Bedarf an Flächen, welche dauerhaft beschränkt, erworben und vorübergehend in Anspruch genommen werden, nur etwa 26,7 % (149.158 m²) in privater Hand. Mit geringerer Eingriffsintensität lässt sich das planerische Ziel nicht erreichen.

Daher muss das Vorhaben selbst um den Preis möglicher Existenzvernichtungen realisiert werden. Soweit kein Ausgleich möglich ist und den Betroffenen durch die Baumaßnahme Nachteile entstehen, die zu Entschädigungsforderungen berechtigen, werden diese außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen der Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen geregelt. Auf Abschnitt C Nr. 1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

6.3.7.2.3 Wertminderung

Im Hinblick auf Wertminderungen und die genannten mittelbaren Beeinträchtigungen ist das Vorhaben planfestzustellen.

Auch mittelbare Auswirkungen auf das Eigentum hat die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Abwägung in den Blick zu nehmen. Einer konkreten Abwägung von Wertminderungen bedarf es indes nicht, denn die Wertminderungen sind regelmäßig nur ein Indikator für die tatsächlichen



Belastungen, mit denen sich der Planfeststellungsbeschluss auseinandersetzt und deren Hinnahme er von den Betroffenen verlangt (BVerwG, Urteil vom 06.04.2017 - 4 A 1/16, juris Rn. 51; BVerwG, Urteil vom 14.03.2018 - 4 A 5/17, juris Rn. 113). Keine Schutzvorkehrungen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG und demgemäß auch keine Entschädigung nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG können wegen einer Beeinträchtigung von rechtlich nicht geschützten wirtschaftlichen oder sonstigen Belangen verlangt werden, auch wenn diese bei der Abwägung grundsätzlich zu berücksichtigen sind. Derartige Belange können durch gegenläufige öffentliche Belange – wie hier der Straßenausbau – ohne finanziellen Ausgleich überwunden werden. Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Art. 14 Abs. 1 GG schützt nicht bloße Umsatz- und Gewinnchancen und tatsächliche Gegebenheiten, auch wenn diese von erheblicher Bedeutung sind. Ein Eigentümer muss es grundsätzlich hinnehmen, wenn sich eine Veränderung der tatsächlichen Gegebenheiten und der damit verbundene Verlust der Lagegunst negativ auswirken. Nicht geschützt ist insbesondere der Verlust an Kunden, die Erhaltung einer optisch ansprechenden Umgebungsbebauung, der über die einfachgesetzlich geregelten Rechte hinausgehende Anliegergebrauch, der Fortbestand einer bestimmten Anbindung an das öffentliche Wegesystem, wenn kein besonderer Vertrauensschutz besteht und entstehende Lagenachteile, die zu einer Minderung des Grundstückswertes führen. Auch Ertragseinbußen sind nicht nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG ersatzfähig. Sie sind lediglich auszugleichen, soweit sie auf dem Überschreiten der Zumutbarkeitsschwelle beruhen (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012 - 7 A 12/11., juris Rn. 67ff, m.w.N.). Es entspricht ständiger höchstrichterlicher



Rechtsprechung, dass Eigentümer oder Gewerbetreibende nicht vor jedem Wertverlust oder schlechteren Verwertungschancen bzw. Gewinnaussichten geschützt sind. Auch ohne direkte Inanspruchnahme muss das Interesse des Gewerbetreibenden an der Erhaltung der unter Umständen mit erheblichen Investitionen ausgenutzten Erwerbsquelle bei der hoheitlichen Planung berücksichtigt werden. Allerdings schützt auch Art. 14 Abs. 1 GG nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit. Eine Minderung der Rentabilität ist hinzunehmen. Dies gilt selbst dann, wenn die Ursächlichkeit der geminderten Wirtschaftlichkeit durch einen staatlichen Eingriff unzweifelhaft gegeben ist (BVerwG, Urteil vom 09.06.2010 - 9 A 20/08, juris Rn. 148).

Nach diesen rechtlichen Maßstäben geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die von dem Vorhaben ausgehenden mittelbaren Auswirkungen in Form von Wertminderungen entschädigungslos hinzunehmen sind, soweit nicht explizit ein Anspruch festgestellt wird.

Als mittelbare Wirkung auf das Eigentum ist ansonsten vor allem die dominante Wirkung der L 419 im Raum auf die Wohnbebauung zu berücksichtigen. Allerdings verändert sich die Situation durch den Ausbau und die zusätzlichen Lärmschutzwände nicht derart, dass eine Abwägung zu einem anderen Ergebnis als die Zulassung des Vorhabens führen würde. Außerdem verbessert sich die Lärmsituation langfristig, sodass auch die unmittelbare Anwohnerschaft aus Sicht der Planfeststellungsbehörde insgesamt von der Durchführung des planfestgestellten Vorhabens profitiert.

6.3.7.2.4 Vorübergehende Inanspruchnahmen von Grundstücksflächen

Die Auswirkungen des Vorhabens auf fremde Grundstücke beschränken sich aber nicht auf die unmittelbar für den Straßenkörper und die für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehenen Flächen. Sie erstrecken sich zumindest vorübergehend auch auf andere Grundstücke, die



z. B. im Rahmen der Baumaßnahme vorübergehend als Bau- und Lagerplatz benötigt werden. Entsprechende Flächen sind in den Grunderwerbsunterlagen ausgewiesen. Auch diese Flächen werden belastet, die Bauausführung setzt voraus, dass solche Flächen zur Verfügung stehen.

Ohne die Regelung der öffentlich-rechtlichen Beziehung im Planfeststellungsbeschluss können Grundstücksflächen nicht und auch nicht vorübergehend in Anspruch genommen werden. Jeglicher Zugriff auf das Grundeigentum muss in der Planfeststellung ausgewiesen werden, weil der festgestellte Plan gemäß § 42 StrWG NRW dem Enteignungsverfahren zu Grunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend ist. Einen völligen Verzicht auf diese Flächen lässt die Bauausführung, bei der auch die Anforderungen an die Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses zu beachten sind, nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde jedoch nicht zu.

Die Flächen werden für den Zeitraum, in dem sie als Arbeitsstreifen in Anspruch genommen werden, belastet. Diese Belastung ist für die Betroffenen zumutbar. Den Grundstückseigentümern steht eine angemessene Entschädigung in Geld zu. Im Übrigen müssen die Flächen in einem ordnungsgemäß wiederhergestellten Zustand an die Betroffenen zurückgegeben werden. Das bedeutet z. B., dass die benötigten Flächen nach Abschluss der Maßnahme vollständig zu räumen, Bodenverdichtungen zu beseitigen und die Flächen ggf. wieder an das angrenzende Geländeniveau anzupassen sind.

6.3.7.2.5 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens im Hinblick auf betroffene Grundstücksflächen ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, § 42 StrWG NRW das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insofern zwar enteignungsrechtliche Vorwirkung, regelt den Rechtsübergang bzw. die Beschränkung des Grundeigentums



als solchen aber nicht. Dies gilt auch hinsichtlich etwaiger Übernahmeansprüche von Restflächen. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten. Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992 - 4 C 9.89, NVwZ 1993, S. 477).

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten zur Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

6.3.7.3 Umwege

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen.

Zur Beurteilung der Entschädigungsansprüche ist zunächst festzustellen, dass § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW Auflagen vorschreibt, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG NRW betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht, so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege geringgehalten und die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt.

6.3.7.4 Grundsätzliches zum Entschädigungsverfahren

Einwendungen, die Art und Umfang einer Enteignungsentschädigung zum Inhalt haben, werden in diesem Verfahren nicht behandelt, da die Planfeststellung als rechtsgestaltender Verwaltungsakt nur die öffentlich-



rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den vom Plan Betroffenen regelt. Entsprechende Forderungen müssten unabhängig hiervon in den Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen mit dem Vorhabenträger geltend gemacht werden.

Über Entschädigungsforderungen, die zugleich als Einwendungen gegen die Planung zu werten sind, wird im Planfeststellungsverfahren daher nur dem Grunde nach entschieden, soweit sie im Erörterungstermin nicht abschließend geregelt werden konnten.

Auf Abschnitt C Nr. 1 des Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

6.3.8 Abwägung und Entscheidung über individuelle Stellungnahmen und Einwendungen

6.3.8.1 Allgemeines

Auch alle sonstigen vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen hat die Planfeststellungsbehörde - soweit sie nicht bereits als gesetzliche Ge- und Verbote zu beachten waren - bewertet und abgewogen mit dem Ergebnis, dass das Vorhaben in der in diesem Beschluss definierten Form planfestzustellen ist.

Gem. § 74 Abs. 2 Satz 1 und 2 VwVfG entscheidet die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss über die Einwendungen, über die bei der Erörterung vor der Anhörungsbehörde keine Einigung erzielt worden ist. Sie hat dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Einzelne Einwendungen und Stellungnahmen haben sich auch durch die aufgenommenen Auflagen oder die von der Vorhabenträgerin im Planänderungsverfahren eingebrachten Deckblätter erledigt. Andere konnten im Rahmen der Erörterung ausgeräumt werden. Diese Erledigung umfasst



insbesondere die im Anhörungsverfahren zurückgenommenen Anregungen und Bedenken sowie die zwischen den Beteiligten einvernehmlich getroffenen Regelungen.

Zahlreiche Inhalte der Einwendungen wurden bereits vorstehend im Zusammenhang mit der materiell-rechtlichen Würdigung einer Betrachtung durch die Planfeststellungsbehörde unterzogen. Hierauf wird Bezug genommen. Die darüber hinaus gehenden individuellen Betroffenheiten bzw. Einwendungen werden im Folgenden bewertet und abgewogen.

6.3.8.2 T 33 / 33D

Unmittelbar nördlich grenzt die Sportplatzanlage des TSV 05 Ronsdorf e. V. an die Ausbaustrecke an. Die sich zwischen Bestandsstraße und Sportplatzanlage befindende PKW-Stellplatzfläche wird, bedingt durch die mit dem Ausbau der L 419 vorzunehmende Trassenverbreiterung, in Anspruch genommen. In der Planung sind an dieser Stelle keine neuen PKW-Stellplätze vorgesehen. Indes ist auf der Rückseite der Sportplatzanlage entlang der Bustrasse die Errichtung von 15 PKW-Stellplätzen vorgesehen.

Der betroffene TSV 05 Ronsdorf e. V. fordert, dass die entfallenen Parkflächen ersetzt werden.

Der Vorhabenträger gibt hierzu an, er sei lediglich zum Ersatz von 15 PKW-Stellplätzen verpflichtet.

In gemeinsamen Terminen zwischen dem betroffenen TSV 05 Ronsdorf e. V., der Stadt Wuppertal sowie dem Vorhabenträger wurde festgelegt, dass eine Teilfläche der baubedingt in Anspruch genommenen Fläche des Grundstücks 625, Flur 11 Gemarkung Ronsdorf im Zustand der temporären Baustelleneinrichtungsfläche (verdichteter Schotter) an den TSV 05 Ronsdorf e. V., anstelle der Stadt Wuppertal, übergeben wird. Für weitere Stellplätze, die der TSV 05 Ronsdorf e. V. in eigener Verantwortung errichten möchte, ist eine Baugenehmigung bei der Stadt Wuppertal



zu beantragen. Seitens der Stadt Wuppertal ist derzeit kein Grund erkennbar, der gegen die Genehmigung weiterer PKW-Stellplätze sprechen würde, da die Fläche rechtskräftig im Bebauungsplan 1066 als Gewerbegebiet (nicht überbaubar) festgesetzt ist.

Diese Einigung begrüßt die Planfeststellungsbehörde und betrachtet die Einwendung als erledigt.

6.3.8.3 T 27

Es bestanden Pläne über die Errichtung einer Dienststelle für die Bereitschaftspolizei am Standort zwischen den Straßen „Am Schmalenhof“ und der Parkstraße auf dem Gelände der ehemaligen Standortverwaltung der Bundeswehr sowie des östlich daran anschließenden Areals zwischen der Standortverwaltung und der Straße Erbschlö.

Der BLB NRW als Eigentümer dieser Flächen, vertreten durch die Kappellmann und Partner Rechtsanwälte mbH, forderte für die Dienststelle der Bereitschaftspolizei in seiner Einwendung die Schaffung einer Notzu- und -ausfahrt auf die L 419.

An dem Standort für die Bereitschaftspolizei ist nunmehr eine forensische Psychiatrie vorgesehen, die ausschließlich rückwärtig an das Straßennetz angebunden werden soll. Hierfür wird seit August 2023 ein Zielabweichungsverfahren vom Regionalplan Düsseldorf gemäß § 16 Abs. 3 LPIG auf Antrag des Ministeriums für Arbeit, Gesundheit und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen vom 17.07.2023 zur Schaffung der raumordnerischen Genehmigungsvoraussetzungen durchgeführt.

Die Einwendung wird somit als gegenstandslos betrachtet.

7 Abschließende Bewertung

Das mit dem festgestellten Plan beabsichtigte Vorhaben des Ausbaus der L 419 (1. Bauabschnitt) ist nach Abwägung aller Belange aus Gründen des Allgemeinwohls erforderlich. Die Planung ist gerechtfertigt. Das



Vorhaben ist zur Lösung der anstehenden Probleme geeignet. Mit der gewählten Variante werden die anstehenden Ziele erreicht. Andere Varianten des Baus, mit der die angestrebten Ziele unter gleichen oder geringeren Opfern von entgegenstehenden Belangen erreicht werden könnten, bieten sich vorliegend nicht an.

Gründe, die zu einer Ablehnung der beantragten Planung führen, sind nicht ersichtlich und haben sich auch während des Verfahrens nicht ergeben. Optimierungsgebote sind beachtet worden.

Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planung auch als vernünftig. Die Planfeststellungsbehörde bewertet das öffentliche Interesse am Ausbau der L 419 (1. Bauabschnitt) höher als entgegenstehende andere öffentliche und private Belange. Sie ist überzeugt, dass die von dem Vorhaben ausgehenden Beeinträchtigungen öffentlicher und privater Belange insgesamt auf das unabdingbare Maß begrenzt werden. Dennoch verbleibende Nachteile sind durch die verfolgte Zielsetzung gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen hingenommen werden.

C Hinweise

1 Entschädigungsverfahren

Einwendungen, die Entschädigungs- oder Erstattungsansprüche (z. B. wegen der beanspruchten Grundflächen, Erschwernissen, anderer Nachteile und des Lärmschutzes an Gebäuden) betreffen, sind – soweit nicht bereits dem Grunde nach über die Voraussetzungen dieser Ansprüche in der Planfeststellung zu entscheiden ist – nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, in dem im Grundsatz nur öffentlich-rechtliche Beziehungen geregelt werden.

Entsprechende Forderungen können mit dem Ziel einer gütlichen Einigung zunächst an den Vorhabenträger, der



Landesbetrieb Straßenbau NRW
Regionalniederlassung Rhein-Berg
Albertstraße 22
51643 Gummersbach

gerichtet werden.

Wird eine Einigung nicht erzielt, so wird über diese Forderungen in einem gesonderten Entschädigungsverfahren entschieden werden, für das die

Bezirksregierung Düsseldorf
Cecilienallee 2
40474 Düsseldorf

zuständig ist.

Soweit Ansprüche in diesem Verfahren nicht abschließend geregelt werden können, steht den Betroffenen alsdann der ordentliche Rechtsweg offen.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Entschädigung grundsätzlich in Geld geleistet wird (§ 15 EEG NRW).

2 Geltungsdauer des Beschlusses

Der mit dem vorliegenden Beschluss festgestellte Plan tritt gemäß § 75 Abs. 4 VwVfG NRW i. V. m. § 38 Abs. 11 S. 1 StrWG NRW außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist. Nach § 38 Abs. 11 S. 2 StrWG NRW kann die Planfeststellungsbehörde vor Ablauf dieser Frist den Plan auf begründeten Antrag des Trägers der Straßenbaulast um höchstens fünf Jahre verlängern.



3 Zustellung und Auslegung des Planes

Der Planfeststellungsbeschluss (Beschlusstext ohne zugehörige Planunterlagen) wird dem Vorhabenträger gemäß § 74 Abs. 4 VwVfG NRW zugestellt.

Dieser Beschluss wird gemäß § 74 Abs. 4 VwVfG NRW und § 9 UVPG mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und einer Ausfertigung der festgestellten Planunterlagen einschließlich des Deckblattes und der ergänzenden Unterlagen zu den großräumigen Klimawirkungen zwei Wochen lang zur allgemeinen Einsicht in der Stadt Wuppertal ausgelegt.

Der Ort und die Zeit der Auslegung werden ortsüblich und öffentlich bekanntgemacht (§ 74 Abs. 4 und 5 VwVfG NRW und § 9 Abs. 2 UVPG a.F.).

Da außer an den Vorhabenträger mehr als 50 Zustellungen des Planfeststellungsbeschlusses nach § 74 Abs. 4 VwVfG NRW vorzunehmen wären, werden die Zustellungen gemäß § 74 Absatz 5 VwVfG NRW durch öffentliche Bekanntmachung ersetzt.

Die öffentliche Bekanntmachung wird dadurch bewirkt, dass der verfügbare Teil des Beschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Auslegung bei der Stadtverwaltung Wuppertal im Amtsblatt der Bezirksregierung Düsseldorf und außerdem in den örtlichen Tageszeitungen bekanntgemacht wird, die in dem Bereich verbreitet sind, in dem sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird.

Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich oder elektronisch angefordert werden. Hierauf wird in der öffentlichen Bekanntmachung gleichfalls hingewiesen.



Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, als zugestellt.

D Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach dessen Zustellung Klage beim Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen in Münster erhoben werden.

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat gem. § 38a Nr. 1 StrWG NRW keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 S. 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung beim Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen in Münster gestellt und begründet werden.

Düsseldorf, den 29.12.2023

Bezirksregierung Düsseldorf

- Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde -

Im Auftrag


(Felix Pleschinger)

