

Anlage 1

Sachverhaltsdarstellung

1. Allgemeines zur Baumaßnahme

Die A 40 ist für den Individualverkehr in West-Ost-Richtung die zentrale Hauptverkehrsader des Ballungsraumes Ruhrgebiet. Sie nimmt infolge ihrer zentralen Lage den Verkehr zwischen den Siedlungskernen des Ruhrgebietes und Anteile der innerörtlichen Verkehre der Ruhrgebietszentren auf.

Der vorliegende Bauabschnitt ist Teilbereich der Bundesautobahn A 40 / A 44 zwischen den Autobahnkreuzen Dortmund-West und Dortmund-Unna. Es ist beabsichtigt die heutige B 1 von Dortmund-Ost (B 236) bis zum Autobahnkreuz Dortmund/Unna (A 1/A 44) sechsstreifig auszubauen. Nach dem Ausbau wird die B 1 östlich der B 236 bis einschließlich Autobahnteilstück der A 44 westlich des AK Dortmund/Unna mit Verkehrsfreigabe zur A 40.

Im angrenzenden westlichen Abschnitt ist ein weiterer autobahngerechter Ausbau vorgesehen. Die Baumaßnahme ist bereits als A 40 in Tunnellage mit Beschluss vom 7.1.2008 genehmigt. Im Osten geht die A 40 in die A 44 über.

Die Gesamtlänge des sechsstreifigen Gesamtausbaus der A 40 beträgt 9,523 km von Bau-km 30+830 (Anschlussstelle B 236 Dortmund-Ost) bis Bau-km 40+353 (Stadtgrenze Dortmund-Unna, Autobahnkreuz A1/A44).

Im Rahmen der Ausbaumaßnahme der A 40 wird der vorhandene plangleiche Bahnübergang Stadtbahn/B1 (Bau-km 31+360 bis 32+060) in einem eigenen Verfahren beseitigt und im vorliegenden Planfeststellungsverfahren nachrichtlich dargestellt.

In ca. Bau-km 38+700 ist im Zuge der geplanten L 677n eine neue planfreie Anschlussstelle Holzwickede/Oelpfad geplant. Die L 677n wird mit einem Brückenbauwerk über die A 40 geführt, wobei der sechsstreifige Ausbau der A 40 berücksichtigt wird. Im vorliegenden Planfeststellungsverfahren wird die AS Holzwickede/Oelpfad nachrichtlich dargestellt.

Grundsätzlich ist im westlichen Ausbauabschnitt eine Verbreiterung der A 40 von Vier- auf Sechsstreifigkeit als asymmetrische Verbreiterung der Richtungsfahrbahnen vorgesehen. Der heutige südliche Rand der Fahrbahn wird weitestgehend beibehalten, wobei die Verbreiterung nach Norden erfolgt. Der bestehende Mittelstreifen wird im Abschnitt bis östlich der Strasse „Am Gottesacker“ entsprechend dem gewählten modifizierten Regelquerschnitt (RQ) 33 und der dort verlaufenden Stadtbahnschienen reduziert. Im weiteren Verlauf des Bauvorhabens wird der Mittelstreifen entsprechend RQ 35,5 nach RAS-Q (Richtlinie für die Anlage von Straßen, hier: Querschnitt) 96 auf 3,5 m reduziert.

Der östliche Abschnitt sieht dagegen weitgehend einen symmetrischen Ausbau vor.

Im Verlauf der vorbereitenden Planung für die vorliegende Ausbaumaßnahme wurde im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für den westlichen Abschnitt eine

Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) und für den östlichen eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) durchgeführt.

2. Ausbauerfordernis

Die Lage der B 1 als West-Ost-Achse im regionalen Autobahnnetz hat zur Konsequenz, dass Transitverkehre (Durchgangsverkehre) die B 1 in Dortmund und Unna zusätzlich belasten.

Die B1 ist gleichzeitig von zentraler Bedeutung für den städtischen Verkehrsablauf Dortmunds.

Die heutigen Analysen (Jahr 2000) der Verkehrsbelastungen zeigen, dass die heutige B 1 in Dortmund östlich der AS B 236 abschnittsweise mit DTV 78.997 (Durchschnittlicher täglicher Verkehr in Kfz/24h) belastet ist. Im Streckenabschnitt der A 40 zwischen der AS Holzwickede und dem AK Dortmund-Unna wurde im Jahre 2000 ein Gesamtverkehr von DTV 72.979 gezählt. Die Kfz-Belastungen für das Jahr 2020 werden im Dortmunder Abschnitt bis auf DTV 102.725 und Raum Holzwickede/Unna bis auf DTV 84.411 prognostiziert.

Folge der steigenden Verkehrsbelastungen ist eine weitere Zunahme der heute schon schwerwiegenden Stauerscheinungen mit zunehmenden Ausweichverkehren auf angrenzende und nahegelegene Strassen verbunden mit zusätzlich auftretenden Immissionen (Lärm und Luftschadstoffe).

Im Ergebnis genügt die vorhandene vierstreifige Strasse im betrachteten Planungsraum nicht mehr den zukünftigen Verkehrserfordernissen.

3. Darstellung und Bewertung der untersuchten Varianten

Aufgrund der Tatsache, dass ein achsialer beidseitiger Ausbau in der Regel mit der geringsten Flächeninanspruchnahme einhergeht, wurde diese ressourcenschonende Variante untersucht. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund des in den westlichen und östlichen Nachbarabschnitten vorgesehenen achsialen Ausbaus von Bedeutung.

Neben dem achsialen Ausbau ist grundsätzlich auch ein Ausbau in nördlicher und südlicher Richtung denkbar. Zur besseren Übersicht wurde der Untersuchungsraum entsprechend der vorhandenen Zwangs- und Konfliktpunkte in Abschnitte unterteilt. Bezogen auf die einzelnen Abschnitte wurden die Auswirkungen auf die Schutzgüter getrennt für jede mögliche Ausbaurichtung erfasst und im Variantenvergleich gegeneinander abgewogen, so dass für jeden Abschnitt eine Ausbaurichtung empfohlen werden kann. Danach konnten die Bewertungen zu einer Vorschlagslinie zusammengefasst werden.

Zwischen der AS B 236 und der Vincenz-Wiederholt-Straße (Holzwickede) wurden insgesamt mehrere Abschnitte verglichen:

In dem Abschnitt zwischen Gottesacker und Vahleweg ist zum Anschluss an den Bestand zunächst ein symmetrischer Ausbau erforderlich. Mit der Verbreiterung der Fahrbahnen geht ein Teil der ortsbildprägenden Baumreihen verloren, wobei die verbleibenden Einzelbäume und Baumgruppen den vorhandenen Charakter (Auftakt des prägenden linearen Elementes) dann nicht mehr haben werden. Diese erheblichen Beeinträchtigungen sind vor dem Hinter-

grund naturschutzfachlicher Gesetze aufgrund der örtlichen Situation nicht vermeidbar oder ausgleichbar. Hinsichtlich der ortsbildprägenden Baumreihe ist festzuhalten, dass ihre Bedeutung im Betrachtungsbereich vor allem in ihrer Auftaktfunktion liegt. Die für das Erscheinungsbild der B 1 und ihrer Umgebung so prägenden Baumreihen finden hier ihren Anfang (oder ihr Ende), wobei durch die Anschlussstelle Gottesacker eine Unterbrechung bzw. eine Abkopplung vom wesentlichen, weiter westlich gelegenen Teil hervorgerufen wird. Gleichzeitig kann aber durch den achsialen Ausbau mit der denkmalschutzwürdigen Friedhofsmauer ein anderes ortsbildprägendes Element erhalten bleiben. Durch einen erhöhten gestalterischen Aufwand im westlichen Anschlussbereich kann dem unvermeidbaren Verlust der Baumreihe begegnet werden.

Im Bereich des Vahleweges mindert ein nördlicher Ausbau die Konflikte mit der südlich angrenzenden Wohnbebauung. Zugunsten des Schutzgutes Mensch und menschlicher Gesundheit werden dabei Konflikte durch die nur am Rand erfolgende Inanspruchnahme des nördlich angrenzenden Waldes in Kauf genommen. Ein ebenfalls beanspruchter Geh- und Radweg nördlich der A 40 kann verlegt werden.

Im anschließenden Abschnitt grenzt beidseitig eine Kleingartenanlage an die B 1. Ein Ausbau nach Norden mindert die Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Luft. Auch für den Menschen und die Wohnfunktion stellt sich der nördliche Ausbau positiver dar, da die Beanspruchung von Gebäuden und Gartenflächen geringer ausfällt, als bei einem symmetrischen oder südlichen Ausbau.

Der folgende Abschnitt umfasst die Bereiche Buddenacker und Aplerbeck-Ost. Hier lassen sich Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt durch einen nördlichen Ausbau mindern, da die Inanspruchnahme des geschützten Landschaftsbestandteils Nr. 104 (Vogelschutzgehölz und Brachfläche), Landschaftsplan Dortmund-Süd vermieden werden kann. Da bezüglich der Schutzgüter Menschen, Wasser und Kulturgüter keine Unterschiede zwischen den möglichen Ausbauvarianten bestehen und sich durch einen symmetrischen Ausbau zwar geringere Auswirkungen auf den Boden, aber größere Auswirkungen auf Klima und Lufthygiene ergeben, wird ein nach Norden gerichteter Ausbau empfohlen.

Für den Abschnitt Sölde stellt sich im Vergleich der Schutzgüter und ihrer Funktionen ein nach Norden gerichteter Ausbau als zu empfehlende Alternative dar. Bei den Schutzgütern Landschaftsbild, Menschen / Wohnen und kulturelles Erbe mindert ein nördlicher Ausbau die Konflikte. Dabei wird in Kauf genommen, dass der nördliche Ausbau etwas größere Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt erwarten lässt.

Insgesamt wird für die gesamte Ausbaustrecke zwischen der B 236 im Westen und der Vincenz-Wiederholt-Straße im Osten ein nach Norden gerichteter Ausbau empfohlen. Die Konflikte mit den Schutzgütern des UVPG, insbesondere mit den Schutzgütern Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tier- und Pflanzenwelt, können gegenüber einem symmetrischen oder nach Süden gerichteten Ausbau vermindert werden. Auch Orts- und Landschaftsbild, Wohnen und kulturelles Erbe begründen diese Empfehlung.

Zwischen der Vincenz-Wiederholt-Straße und dem AK Dortmund / Unna erfolgte zur Beurteilung der Auswirkungen der betrachteten Ausbauvarianten auf die Schutzgüter ebenfalls eine abschnittsweise Betrachtung.

Als Ergebnis des Vergleichs möglicher Alternativen ist für diesen Ausbaubereich zwischen der Vincenz-Wiederholt-Straße und dem AK Dortmund / Unna aus Umweltsicht und unter Berücksichtigung der technischen Zwangspunkte ein symmetrischer Ausbau die zu bevorzugende Alternative bis auf einem nördlich gerichteten Ausbau auf einer ca. 900 m langen Strecke im Bereich der AS Holzwickede.

Aus der Sicht der einzelnen Untersuchungsbereiche unbebaute Umwelt, bebaute Umwelt und Verkehr sowie der Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) und Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ergibt sich nach Gesamtabwägung die nachfolgend beschriebene Vorschlagslinie:

- Bereich Dortmund: Asymmetrischer Ausbau der A 40 mit neuer Achse einseitig Richtung Norden von Bau-km 30+830 bis Bau-km 36+120
- Bereich Holzwickede/Unna: Symmetrischer Ausbau der A 40 beidseitig (bis auf die AS Holzwickede) von Bau-km 36+120 bis Bau-km 40+353

4. Ausbauplanung

Auf Grundlage der Vorschlagslinie wurde die vorliegende Ausbauplanung erstellt, die in diesem Verfahren planfestgestellt werden soll (s. a. Anlage Übersichtsplan).

4.1 Streckencharakteristik

Die A 40 erhält einen zweibahnigen Querschnitt mit getrennten, jeweils dreistreifigen Fahrbahnen für jede Fahrtrichtung.

Sie dient dem weiträumigen Verkehr und wird durch Verkehrsübergabe gemäß § 2Abs. 6a FStrG zur Bundesautobahn gewidmet.

Kreuzungen der A 40 mit anderen Verkehrswegen werden höhenungleich hergestellt.

Der Gradientenverlauf der A 40 wird im Wesentlichen bestimmt durch den heutigen Verlauf der vorhandenen B 1.

4.2 Querschnitt

Unter Berücksichtigung der Prognoseverkehrsmenge erhält die A 40 im Bereich des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes einen Regelquerschnitt von 35,50 m Kronenbreite, der sich im Einzelnen wie folgt zusammensetzt (s. a. Anlage Regelquerschnitt):

1 Mittelstreifen	1 x 3,50 m = 3,50 m
2 Randstreifen	2 x 0,75 m = 1,50 m
4 Fahrstreifen	4 x 3,50 m = 14,00 m
2 Fahrstreifen	2 x 3,75 m = 7,50 m
2 Randstreifen	2 x 0,50 m = 1,00 m
2 Standstreifen	2 x 2,50 m = 5,00 m
2 Bankette	2 x 1,50 m = 3,00 m
Kronenbreite	= 35,50 m.

(Wall-/Einschnittsbereich)

4.3 Auswirkungen auf angrenzende Nutzungen und vorhandene Verkehrswege

Die von der Trasse der A 40 gekreuzten Straßen werden über- bzw. unterführt, Gewässer werden unterführt.

Aufgrund des neuen Ausbauquerschnittes sind die vorhandenen Anschlussstellen den geänderten Verhältnissen anzupassen.

Die wesentlichen Veränderungen sind im Einzelnen von West nach Ost:

Das östliche Kopfgebäude des historischen Friedhofeinganges, das aus der Flucht der Friedhofsmauer hervorspringt, wird abgerissen. Die historische Mauer wird erhalten.

Der Geh- und Radweg auf der Nordseite der A 40 bei Bau-km 31+391 bis Bau-km 32+632 wird in vorhandener Breite, Befestigungs- und Beleuchtungsart ca. 200 m nördlich der A 40 als Ersatzmaßnahme hergestellt und im Bereich der Straße Am Gottesacker sowie Leni-Rommel-Straße an den Bestand angepasst.

Die Stadtbahn wird unterirdisch in Richtung Marsbruchstraße ausgeschleift und ist in den Plänen nachrichtlich dargestellt. Hierfür wird ein eigenständiges Planverfahren durchgeführt. In Kürze erfolgt hier die 2. Offenlage der Pläne.

Der Viertelanschluss der Marsbruchstraße an die B1 wird ersatzlos geschlossen.

In der heutigen Freifläche zwischen geplanter Stadtbahnunterführung und heutiger Marsbruchstraße ist ein unterirdisches Regenrückhaltebecken zur Entwässerung der B1-Oberfläche mit anschließender Einleitung in den städtischen Kanal geplant. Das Becken liegt in der Trasse der städtischerseits neu geplanten verlegten Marsbruchstraße.

Die Brücke über die Leni-Rommel-Str. wird nordwärts verbreitert.

Das zweite Bauwerk über die Aplerbecker Str. wird abgerissen, verbreitert neu gebaut und in seiner Länge verkürzt.

Die Brücke Buddenacker über die B1 wird durch einen Neubau rund 20 m östlich ersetzt. Der gesamte Straßenzug wird auf ca. 330 m östlich verlegt und angehoben.

Die Brücke über die Emschertalstraße wird verbreitert.

Die Brücke Nordstraße in Holzwickede wird erneuert. Zusätzlich ist östlich davon die Ortsumgehung Holzwickede „Am Oelpfad“ nachrichtlich dargestellt. Die Planung wird in einem eigenen Planverfahren festgestellt.

4.4 Auswirkungen auf die Umwelt und Schutzmaßnahmen

Landschaft

Das Landschaftsbild im Plangebiet ist im Westen städtisch überformt. Dabei stellen die Alleegehölze im Bereich des Mittelstreifens der B 1, der Hauptfriedhof und die parkähnliche

Grünanlage im Umfeld des Klinikums Elemente mit besonderer Bedeutung für das Stadtbild dar.

Die relevanten Auswirkungen sind der Verlust der ortsbildprägenden Baumreihe östlich der Anschlussstelle Gottesacker, von weiteren Gehölzbeständen, insbesondere Teile des Waldbestandes und der Parkanlage des Westfälischen Landeskrankenhauses.

Die Inanspruchnahme des Waldbestandes westlich der AS Gottesacker geht mit einem Eingriff in das dortige Landschaftsschutzgebiet einher.

Mit den landschaftspflegerischen Maßnahmen wird insbesondere das Ziel verfolgt, den vorhabenbedingten Eingriff, soweit er nicht vermeidbar oder zu mindern ist, durch geeignete Maßnahmen zu kompensieren. Gegenstand der Maßnahmen ist es ebenso, das Ausbauvorhaben mit gestalterischen Mitteln in seine Umgebung einzubinden und das Umfeld vor Beeinträchtigungen zu schützen.

Schutzmaßnahmen sind bau- oder vegetationstechnische Maßnahmen bzw. Auflagen, die dazu geeignet sind, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Während der Bauzeit wird der an die Trasse angrenzende Gehölzbestand weitestgehend erhalten und gesichert. Für die Bestandssicherung werden die entsprechenden Vegetationsbestände mittels Bauzäunen flächig oder einzelbaumbezogen vor baubedingten Beanspruchungen geschützt.

Die Gestaltungsmaßnahmen umfassen die Begrünung/Bepflanzung aller Straßennebenflächen einschließlich der Restflächen. Sie dienen zum einen der verkehrsgerechten Gestaltung des Straßenkörpers für die Autofahrer und können verkehrslenkende Funktionen übernehmen, zum anderen sollen sie das Straßenbauwerk in den umgebenden Landschaftsraum einbinden.

Im Straßenraum erfolgen als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die Anpflanzung von Laubbaum-Hochstämmen 1. Ordnung, die im Zusammenhang mit den Gestaltungsmaßnahmen insbesondere die Beeinträchtigungen des Landschafts-/Ortsbildes ausgleichen sollen. Darüber hinaus wird auf der Nordseite östlich des Hauptfriedhofes der vorhandene Waldbestand auf entsiegelten Flächen und nicht mehr benötigten Waldwegen ergänzt. Im weiteren Umfeld sind Anreicherungs- und Aufwertungsmaßnahmen im Bereich des Asselner Feldes bzw. östlich des Naturschutzgebietes „Sölder Bruch“ vorgesehen.

Lärm

Das Wohnen und das Wohnumfeld unterliegen schon heute erheblichen Vorbelastungen.

Für die Baumaßnahme sind nach den Vorschriften der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. 1990, S. 1036) unter Berücksichtigung der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990" - RLS-90 - (Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1990 und Nr. 17/1992 des Bundesministers für Verkehr - VkB1. 1990, S. 258 und 1992, S. 208) lärmtechnische Untersuchungen unter Einbeziehung der Außenwohnbereiche durchgeführt worden. Die durchgeführten Untersuchungen (Berechnung, Bewertung, Bemessung) haben ergeben, dass in Teilbereichen Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes vorzusehen sind.

Die aktiven Maßnahmen bestehen aus Lärmschutzwänden. Die maximale Wandhöhe liegt im Dortmunder Bereich bei 6,50 m über der Höhenlage der nächstgelegenen Richtungsfahrbahn der Straße.

Folgende aktive Lärmschutzmaßnahmen sind vorgesehen:

- Gottesacker: Eine 6,5 m hohe und rund 280 m lange Lärmschutzwand, die an die bestehende Friedhofsmauer anschließt.
- Neuasseln: Eine 6,5 m hohe und rund 500 m lange Lärmschutzwand.
- Vahleweg/Westf. Landeslink für Psychiatrie, Aplerbeck: Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von rund 1.500 m, die Höhe beträgt an der Autobahn 6,5 m, entlang den Rampen der AS Aplerbeck 3,5 m.
- Sölde: Eine rund 1.260 m lange, im Rampenbereich 3,5 m, entlang der Autobahn 6,5 m hohe Lärmschutzwand.

Ergänzend besteht in allen Ortslagen an ausgewiesenen Gebäuden mit Grenzwertüberschreitung ein Anspruch dem Grunde nach auf passive Lärmschutzmaßnahmen bzw. auf Entschädigung der Außenwohnbereiche, d. h. vorbehaltlich der Ergebnisse einer Prüfung der Außenbereiche, der Nutzung der betroffenen Räume und der bauakustischen Eigenschaften vorhandener Außenbauteile.

Zusätzlich wird als aktive Lärmschutzmaßnahme ein lärmindernder Straßenbelag eingebaut.

Luftschadstoffe

Basis des Luftschadstoffgutachtens ist der Planzustand für das Jahr der frühesten Fertigstellung (2015) sowie der Prognosenullfall ohne bauliche Änderungen.

Es wurden die Gesamtmissionen der Schadstoffe NO₂ und Feinstaub (PM₁₀) ermittelt, die durch den Kfz-Verkehr unter Berücksichtigung der vorherrschenden Hintergrundbelastung und der lokalen Windverhältnisse zu erwarten sind.

Die Beurteilung erfolgt im Vergleich mit geltenden Beurteilungswerten, das sind Grenzwerte der 22. BImSchV, sowie im Vergleich zum Referenzzustand.

Die Immissionsberechnungen zeigen, dass durch den Verkehr auf den Autobahnen im Betrachtungsgebiet in deren Nahbereich hohe Luftschadstoffbelastungen vorliegen. Das betrifft insbesondere die Jahresmittelwerte der NO₂-Immissionen und die PM₁₀-Kurzzeitbelastungen, für die an der nächstgelegenen Bebauung teilweise Grenzwertüberschreitungen berechnet sind. Der jeweilige Grenzwert für die PM₁₀-Jahresmittelwerte und die NO₂-Kurzzeitbelastung wird an der zur A 40 nächstgelegenen, bestehenden Bebauung nicht erreicht und nicht überschritten.

Im Prognosenullfall sind nördlich der A 40 bis in einen Abstand von ca. 80 m und südlich der A 40 bis in einen Abstand von ca. 40 m NO₂-Immissionen über 40 µg/m³ berechnet. An der zur A 40 nächstgelegenen Bebauung werden an der Anschlussstelle Stadtkrone-Ost, am Vahleweg, an der Anschlussstelle Aplerbeck, und an der Aplerbecker Straße NO₂-Immissionen über 40 µg/m³ berechnet. Die NO₂-Belastungen (Jahresmittelwerte) sind im Prognosenullfall an der bestehenden Bebauung entlang der A 40 in Bezug auf den Grenzwert von 40 µg/m³ entsprechend als erhöht bis hoch und teilweise mit deutlichen Überschreitungen zu bezeichnen.

Der Schwellenwert zur Ableitung der PM10-Kurzzeitbelastung wird vereinzelt an bestehender Bebauung gering überschritten.

Im Planzustand sind nördlich der A 40 bis in einen Abstand von ca. 60 m und südlich der A 40 bis in einen Abstand von ca. 30 m NO₂-Immissionen über 40 µg/m³ berechnet. An der zur A 40 nächstgelegenen Bebauung sind nur an der Anschlussstelle Stadtkrone-Ost NO₂-Immissionen über 40 µg/m³ prognostiziert. Die NO₂-Belastungen (Jahresmittelwerte) sind für den Planzustand an der bestehenden Bebauung entlang der A 40 in Bezug auf den Grenzwert von 40 µg/m³ entsprechend als erhöht bis hoch und vereinzelt mit deutlichen Überschreitungen zu bezeichnen.

Gegenüber dem Prognosenullfall sind an bestehender Bebauung aufgrund der flüssigeren Fahrweise und der geplanten Lärmschutzbauten überwiegend verringerte NO₂-Immissionen zu erwarten.

Der Schwellenwert zur Ableitung der PM10-Kurzzeitbelastung wird vereinzelt an bestehender Bebauung gering überschritten.

Gegenüber dem Prognosenullfall sind an bestehender Bebauung keine Erhöhungen der PM10-Immissionen prognostiziert, wobei an Abschnitten der A 40 mit geplanten Lärmschutzbauten verringerte PM10-Immissionen zu erwarten sind.

Im Ergebnis führt der geplante Ausbau aus lufthygienischer Sicht zu Immissionsentlastungen an der zur A 40 nächstgelegenen Bebauung.

4.5 Flächenbedarf

Der voraussichtliche Flächenbedarf für die Baumaßnahme beträgt ca. 26,3 ha.

Neu versiegelt werden davon ca. 7,2 ha Flächen.

Für Ausgleichsmaßnahmen werden 15,4 ha beansprucht.

Ersatzmaßnahmen werden auf 0,7 ha durchgeführt.

Insgesamt werden damit 42,4 ha Flächen beansprucht.

4.6 Kultur- und sonstige Sachgüter

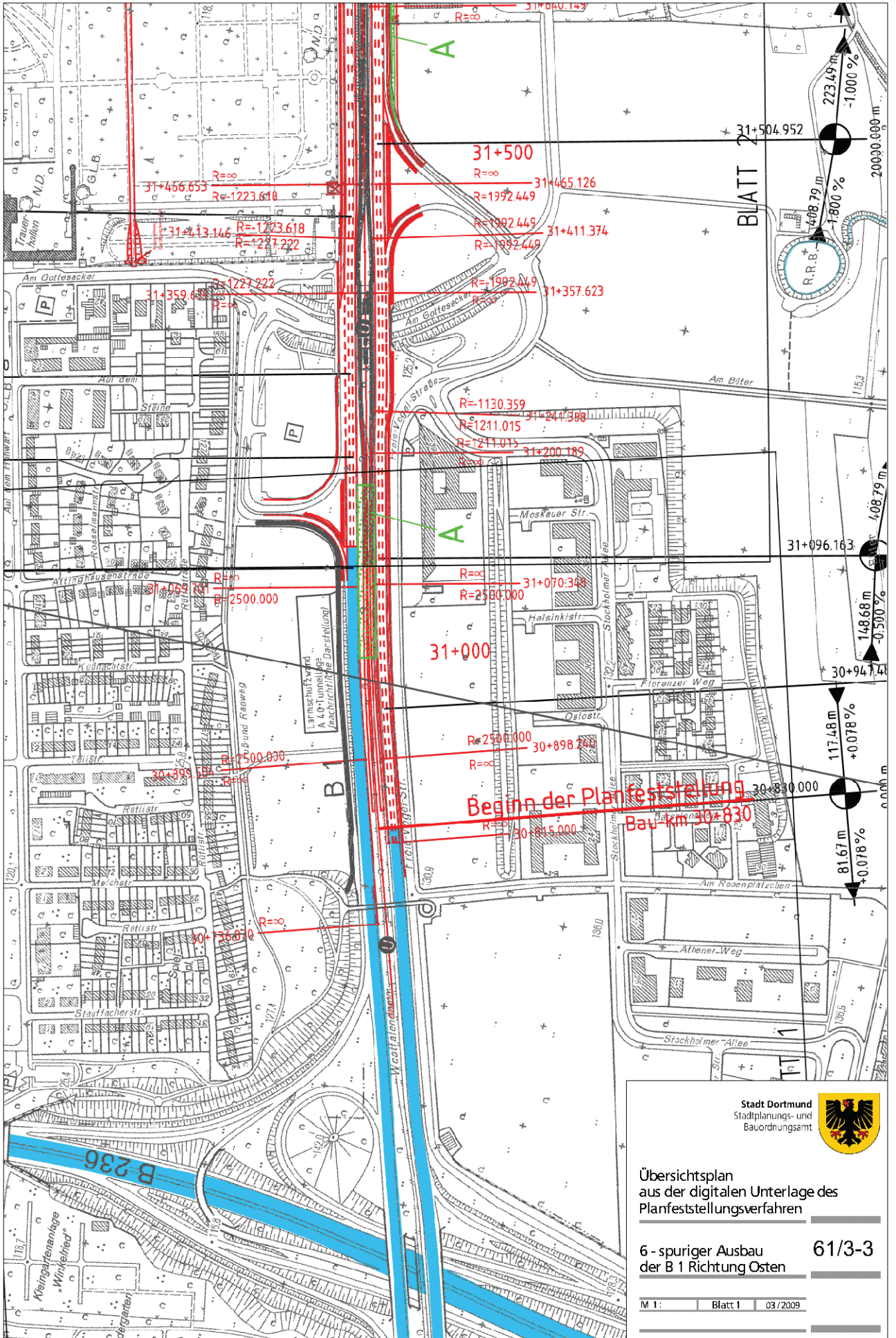
Es verbleibt ein Konflikt durch den Verlust des denkmalgeschützten Eingangsbauwerks zum Friedhof. Schutzmaßnahmen sind nicht möglich.

Anhang

Auflistung der Gutachten

Folgende Gutachten wurden für den Plan erstellt:

- „Landschaftspflegerischer Begleitplan mit integrierter Umweltverträglichkeitsuntersuchung“,
Büro Landschaft + Siedlung GbR, Recklinghausen Juni 2005,
- „Umweltverträglichkeitsuntersuchung“, Büro SMEETS + DAMASCHEK, Erftstadt-Lechenich April 2003,
- Landschaftspflegerischer Begleitplan, Büro Kuhlmann & Stucht GbR, Bochum
Januar 2008,
- „Belastungsdaten 2020 und verkehrstechnische Bewertung A40 im Abschnitt Anschluss B 236 bis AK Dortmund / Unna und der OU Holzwickede (L677n), Büro
Harloff Hensel Stadtplanung Ingenieurgesellschaft mbH, Aachen/Bochum November 2007,
- Luftschadstoffgutachten für den 6-streifigen Ausbau der A 40 zwischen der B 236 und dem AK Dortmund / Unna, Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, Karlsruhe
März 2008,
- Schalltechnische Untersuchungen zum 6-streifigen Ausbau der A 40 zwischen Dortmund-Gottesacker (B 236) und dem AK Dortmund / Unna, Generalplaner Infrastruktur Dr. Leßmann GmbH, Dortmund Februar 2008.



BLATT 2

Beginn der Planfeststellung
Bau-km 30+830

Stadt Dortmund
Stadtplanungs- und
Bauordnungsamt

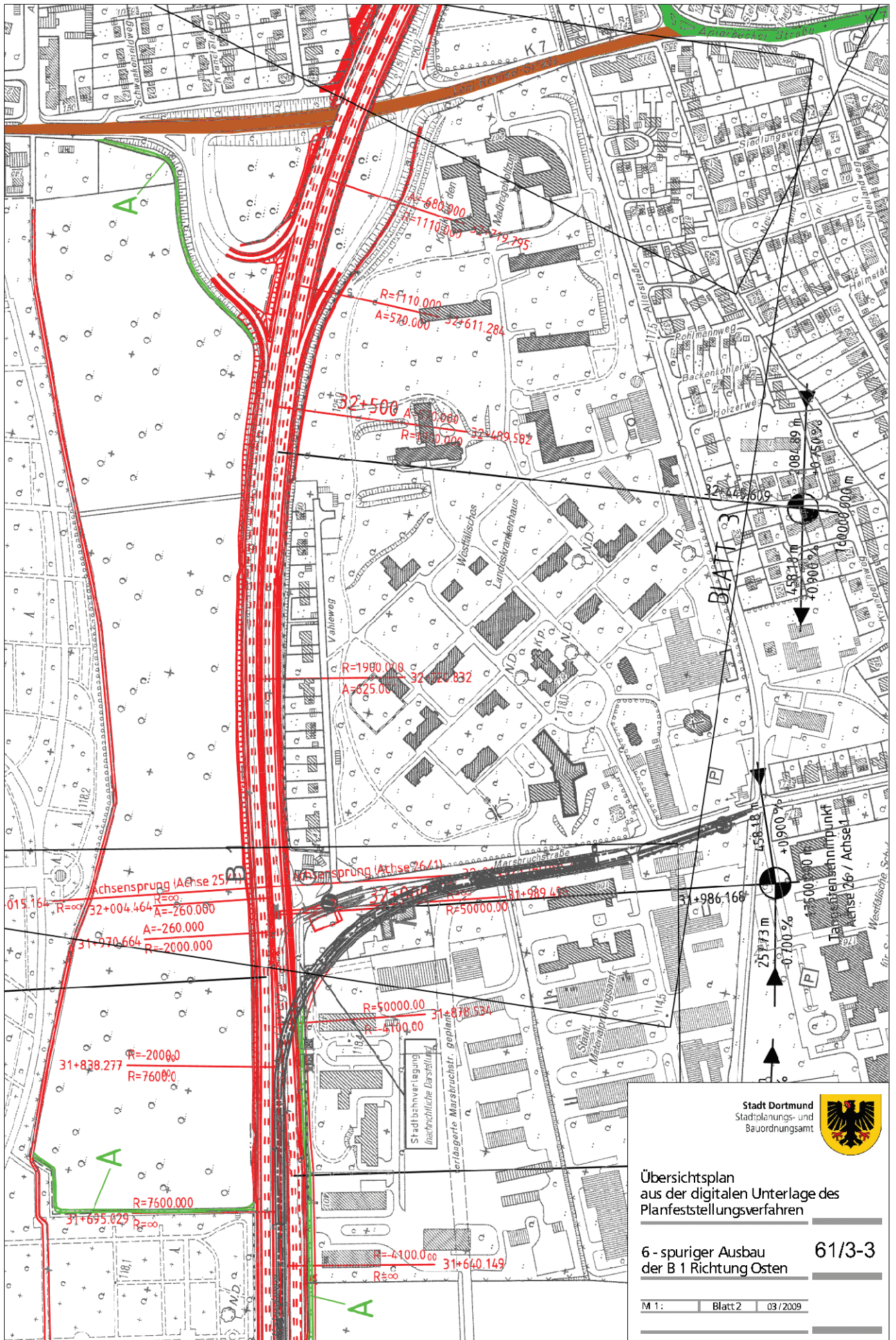


Übersichtsplan
aus der digitalen Unterlage des
Planfeststellungsverfahrens

6 - spuriger Ausbau
der B 1 Richtung Osten

61/3-3

M 1: Blatt 1 03/2009



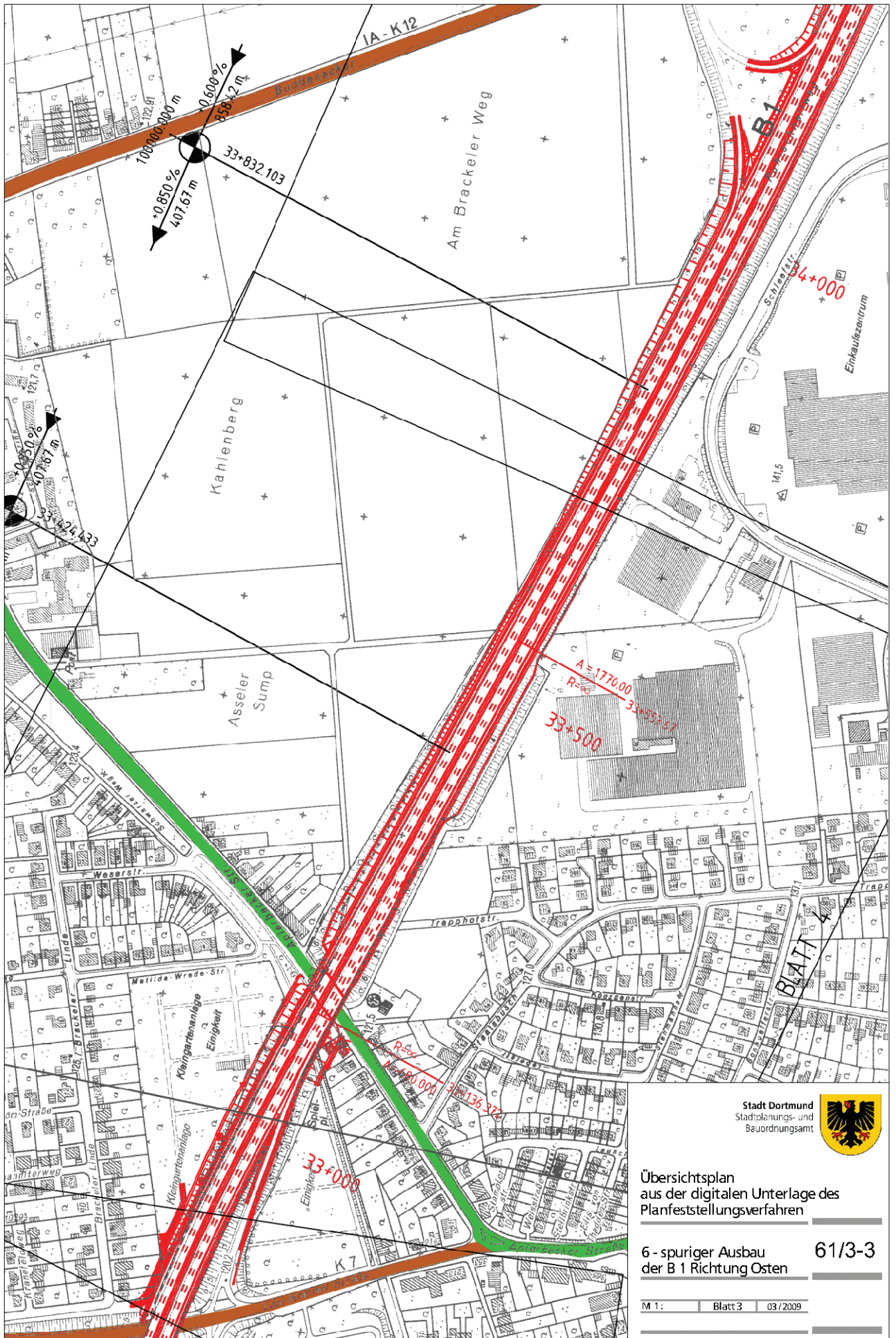
Stadt Dortmund
 Stadtplanungs- und
 Bauordnungsamt



Übersichtsplan
 aus der digitalen Unterlage des
 Planfeststellungsverfahrens

6-spuriger Ausbau **61/3-3**
 der B 1 Richtung Osten

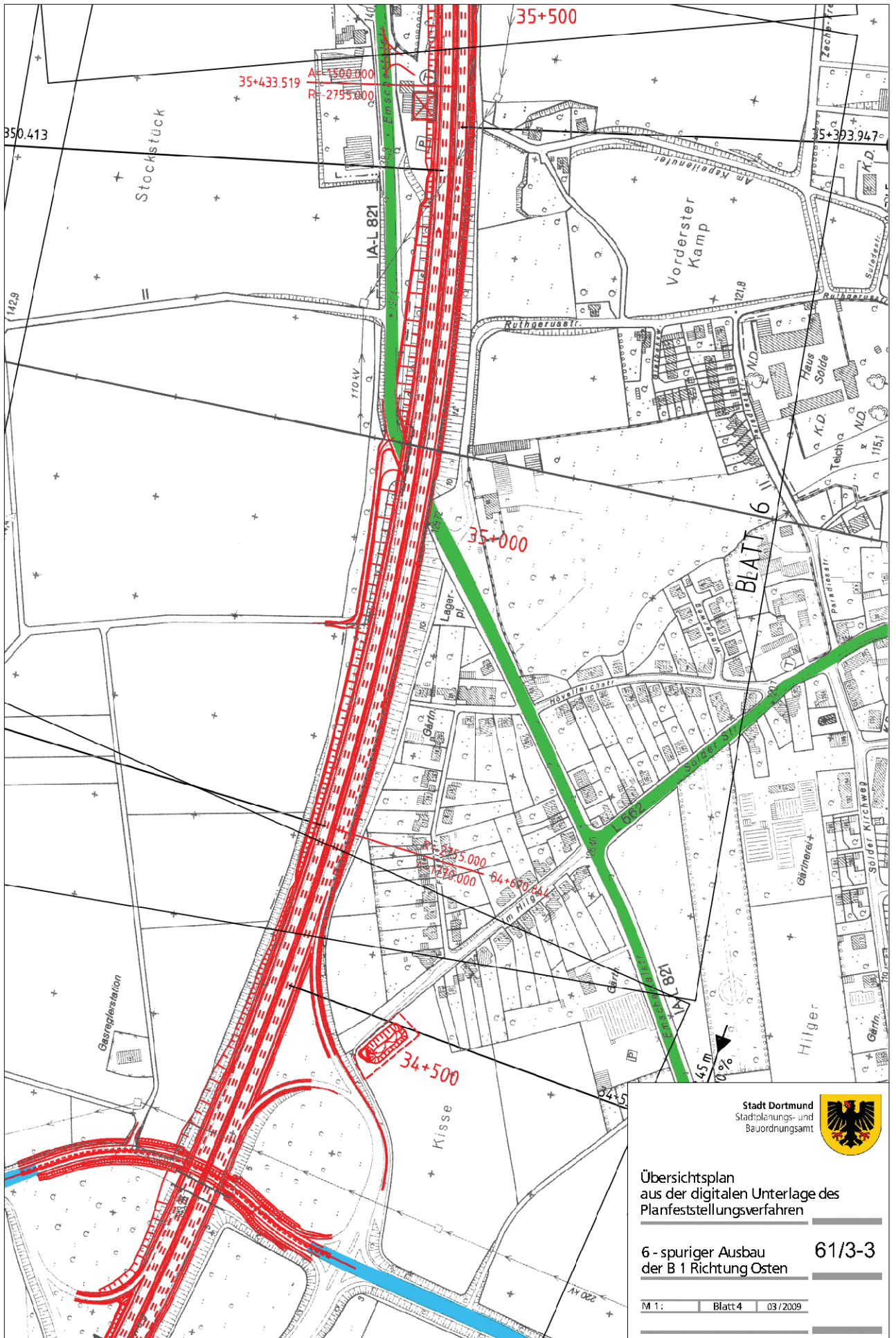
M 1: Blatt 2 03/2009



Übersichtsplan
 aus der digitalen Unterlage des
 Planfeststellungsverfahrens

6 - spuriger Ausbau der B 1 Richtung Osten **6113-3**

© 2009 Stadt Dortmund. Alle Rechte vorbehalten.



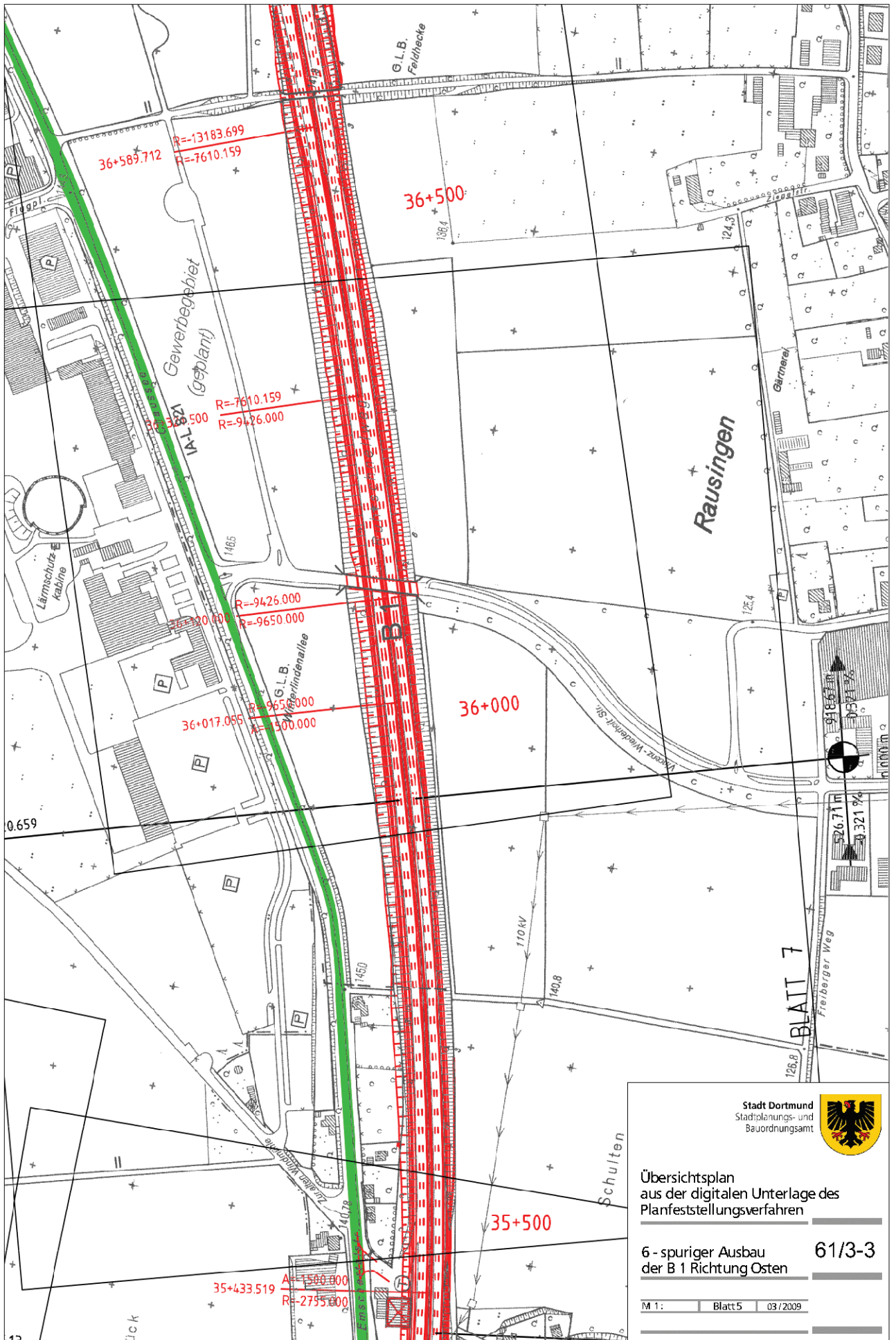
Stadt Dortmund
 Stadtplanungs- und
 Bauordnungsamt



Übersichtsplan
 aus der digitalen Unterlage des
 Planfeststellungsverfahrens

6-spuriger Ausbau der B 1 Richtung Osten **6113-3**

M 1: Blatt 4 03/2009



Stadt Dortmund
 Stadtplanungs- und
 Bauordnungsamt

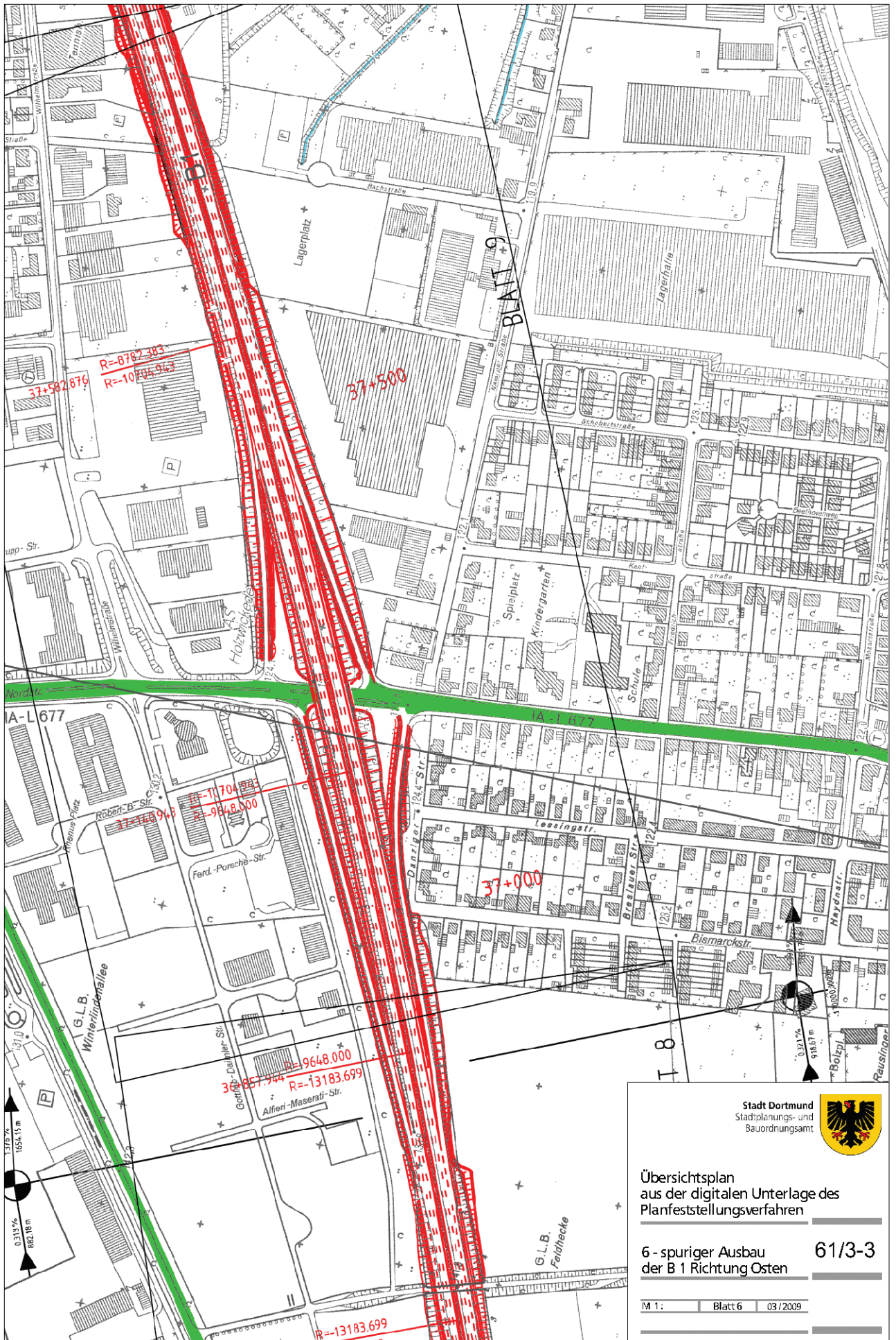


Übersichtsplan
 aus der digitalen Unterlage des
 Planfeststellungsverfahrens

6-spüriger Ausbau
 der B 1 Richtung Osten

61/3-3

M 1: Blatt 5 03/2009



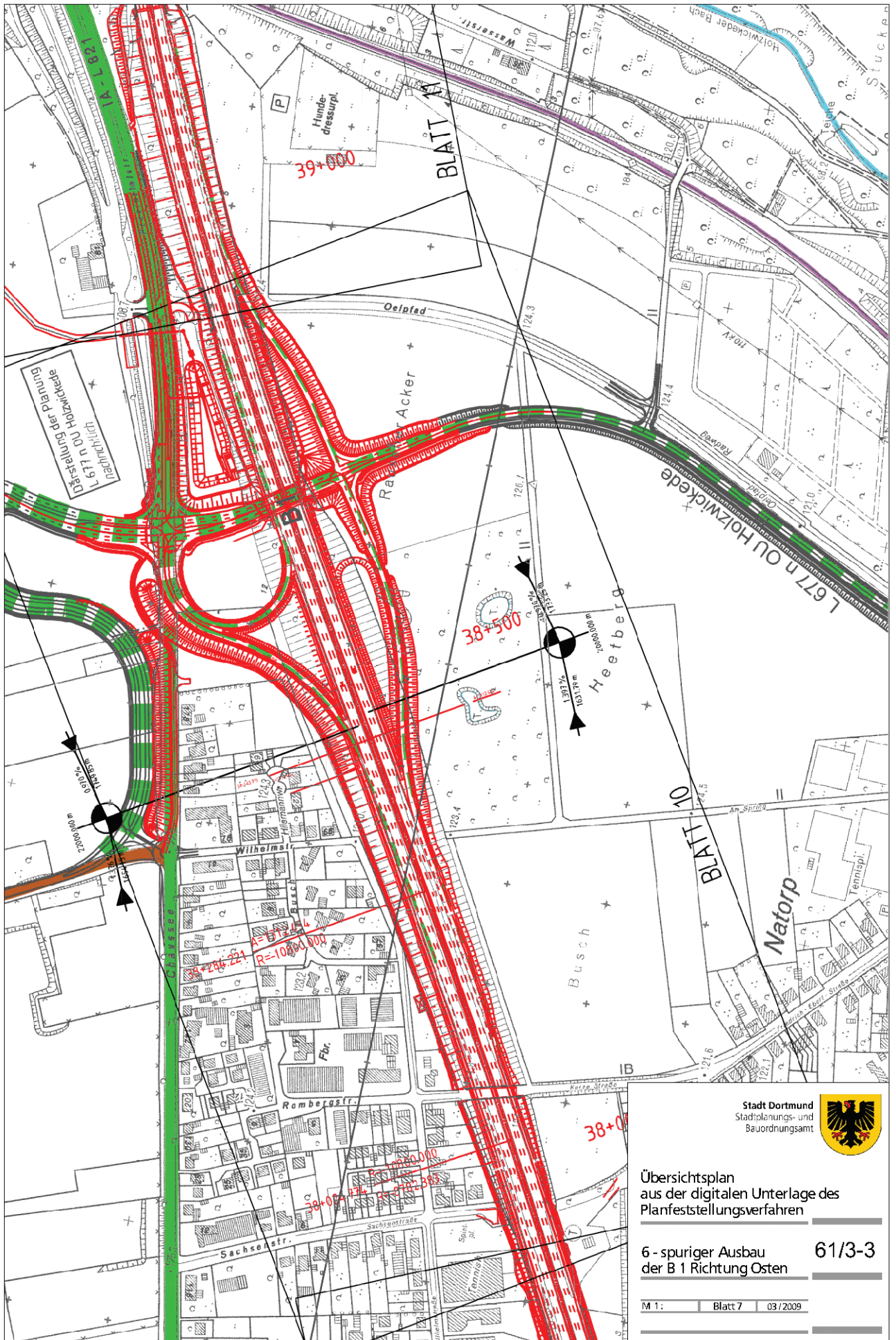
Stadt Dortmund
 Stadtplanungs- und
 Bauordnungsamt



Übersichtsplan
 aus der digitalen Unterlage des
 Planfeststellungsverfahrens

6 - spuriger Ausbau **61/3-3**
 der B 1 Richtung Osten

M 1: Blatt 6 03/2009



Stadt Dortmund
 Stadtplanungs- und
 Bauordnungsamt



Übersichtsplan
 aus der digitalen Unterlage des
 Planfeststellungsverfahrens

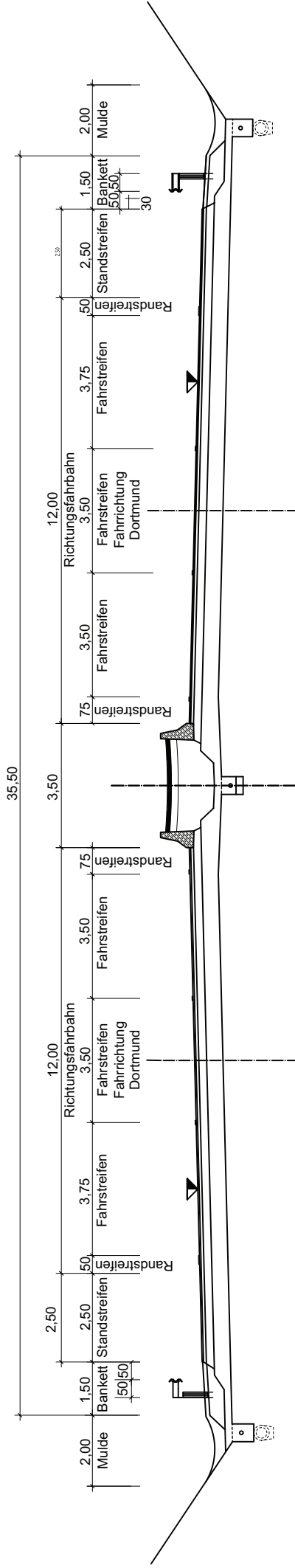
6-spüriger Ausbau
 der B 1 Richtung Osten

61/3-3

M 1: Blatt 7 03/2009

Regelquerschnitt Bundesautobahn A40

Querschnitt im Wall- und Einschnittsbereich



Querschnitt

(Auszug aus den Planfeststellungsunterlagen)

6-spüriger Ausbau der B1 Richtung Osten

M 1: 03 / 2009

Städtische Stellungnahme

1. Bereich Planfeststellungsverfahren „Tunnel“

Das seitens des Vorhabenträgers betriebene Planfeststellungsverfahren grenzt unmittelbar an den hier im Auftrag für die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Straßen.NRW geplanten Planfeststellungsabschnitt „Neubau der A 40 (Tunnellage)“ an, so dass aus dem hiesigen Zuständigkeitsbereich insbesondere die Anschlussbereiche von vorrangiger Bedeutung erscheinen.

Diesbezüglich überdecken sich die Planungsbereiche im Bereich der Straße Am Rosenplätzchen (südliche Richtungsfahrbahn), was von hier aus jedoch unbedenklich erscheint, da die Zuständigkeit für beide Planungsabschnitte dem Landesbetrieb Straßen.NRW obliegt. Da zur Zeit noch keine Aussage getroffen werden kann, welcher Ausbauabschnitt vorrangig baulich umgesetzt wird, erscheint in diesem Zusammenhang eine zeitliche und logistische Abstimmung angebracht.

Insbesondere ist hier, auch mit Blick auf die zeitliche Umsetzung der Maßnahmen, darauf hinzuweisen, dass die Kanalplanungen der einzelnen Maßnahmen im fraglichen Überlappungsbereich aufeinander abzustimmen sind.

2. Überprüfung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Netz

Die Anschlussstellen sind auf den zukünftig zu erwartenden Verkehr auszurichten. Die dargestellten Ausbaumaßnahmen enden jedoch jeweils vor den Knoten.

Es ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht nachvollziehbar, ob eine Untersuchung der Leistungsfähigkeit der Verknüpfungen der B 1/A 40 mit dem nachgeordneten Netz nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001) erfolgt ist. Aus diesem Grund ist in einer entsprechenden verkehrstechnischen Untersuchung für den Prognosehorizont 2020 nachzuweisen, dass die Qualität des Verkehrsablaufs an den folgenden Knoten mindestens die Qualitätsstufe D (QSV D) erreicht:

- AS Am Gottesacker Nord / Am Gottesacker
- AS Am Gottesacker Süd / Am Gottesacker / Freie-Vogel-Straße
- AS Aplerbeck Nord / Leni-Rommel-Straße (K 7)
- AS Aplerbeck Süd / Leni-Rommel-Straße (K 7)
- AS Sölde Nord / Buddenacker (L 556)
- AS Sölde Süd / Köln-Berliner-Str. (L 556) / Schleefstraße

Erforderliche Anpassungsmaßnahmen zur Erreichung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit (z.B. Ergänzung von Abbiegespuren, Änderung oder Neueinrichtung der Signalsteuerung, Bau eines Kreisverkehrsplatzes) sind durch den Vorhabenträger (Bund) zu übernehmen.

3. Lichtzeichenanlagen

Die Regelungen, die bezüglich Eigentum, Unterhaltung und Betrieb der Lichtzeichenanlagen Buddenacker (L 556, früher B 234) / nördliche AS „Sölde“ an der B 1 und Köln-Berliner-Straße – Buddenacker (L 556, früher B 234) / südliche AS „Sölde“ an der B 1 in den Vereinbarungen vom 06.11./ 03.12.1974 über den Ausbau der genannten Kreuzungen getroffen wurden, werden mit Baubeginn der beantragten Maßnahme hinfällig. Alle maßnahmenbedingten Änderungen an den Lichtzeichenanlagen gehen zu Lasten des Bundes. Nach Abschluss der Maßnahme werden die Lichtzeichenanlagen in die Sammelvereinbarung mit der Autobahnniederlassung Hamm aufgenommen. Eigentum, Zuständigkeiten und Kostentragung richten sich nach dem FStrG.

Die Lichtzeichenanlagen an der nördlichen und südlichen Anschlussstelle „Am Gottesacker“ gehen in die Baulast des Bundes über und werden ebenfalls in die o.g. Sammelvereinbarung aufgenommen.

4. Städtische Kabeltrassen

Jegliche städtische Kabeltrassen und Steuerkabel fehlen im Bauwerksverzeichnis.

Die städtischen Kabeltrassen befinden sich zwischen dem Kreuz mit der B 236 und westlich der Anschlussstelle Aplerbeck in verschiedenen Ausprägungen in nördlicher und südlicher Randlage sowie im Mittelstreifen, sowie im Bereich der Anschlussstellen Aplerbeck und Sölde. Zum Teil verlaufen sie auch in den parallel verlaufenden Straßen und Radwegen.

Soweit städtische Kommunikationskabeltrassen von der beantragten Maßnahme betroffen sind, sind sie zu sichern, zu verlegen oder dafür Ersatz zu schaffen in mindestens der gleichen Kapazität. Das Gleiche gilt für die Kabel, die ggf. in den Leerrohren verlegt sind. Die Kosten gehen zu Lasten des Bundes.

Die städtischen Kommunikationskabeltrassen im Bereich der Anschlussstellen „Am Gottesacker“, Aplerbeck und Sölde stehen weiter der Stadt Dortmund für die umfassende Nutzung zur Verfügung.

5. Straßenbeleuchtung

Soweit vorhandene städtische Beleuchtungsanlagen an der Anschlussstelle „Am Gottesacker“ und im Bereich der Abfahrt Marsbruchstraße von der beantragten Maßnahme betroffen sind, gehen alle Kosten für erforderliche Ersatzmaßnahmen, Anpassungen, Beseitigungen und Bauprovisorien, die der Stadt dadurch entstehen, zu Lasten des Bundes.

Soweit vorhandene städtische Beleuchtungsanlagen im Bereich der Unterführung der Leni-Rommel-Straße (K 7) und der Unterführung der Aplerbecker Straße (ehem. L 556) unter der B 1 von der beantragten Maßnahme betroffen sind, gehen alle Kosten für erforderliche Ersatzmaßnahmen, Anpassungen, Beseitigungen und Bauprovisorien, die der Stadt dadurch entstehen, zu Lasten des Bundes. Die Montage der Leuchten im Brückenbereich soll aus lichttechnischen Gründen am Überbau erfolgen.

Soweit vorhandene städtische Beleuchtungsanlagen im Einmündungsbereich Buddenacker (L 556, früher B 234) / nördliche AS „Sölde“ von der beantragten Maßnahme betroffen sind, gehen alle Kosten für erforderliche Ersatzmaßnahmen, Anpassungen, Beseitigungen und Bauprovisorien, die der Stadt dadurch entstehen, zu Lasten des Bundes.

6. Stadtentwässerung

Seitens der Stadtentwässerung bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen das Bauvorhaben.

Es ist sicherzustellen, dass die vorhandene Entwässerung jederzeit gewährleistet ist.

Die Errichtung und der Bau der gesamten entwässerungstechnischen Anlagen zur Abführung des anfallenden Oberflächen- bzw. Straßenwassers erfolgt durch den Vorhabenträger.

Die Einleitungspunkte in die städtische Kanalisation sind bereits vorab mit dem Tiefbauamt, Abteilung Stadtentwässerung (Schreiben vom 22.05.2003) abgestimmt worden und finden Berücksichtigung unter: Erläuterungsbericht, 4.0 Einzelheiten der Baumaßnahme, 4.5 Straßenentwässerung mit den weiteren Unterpunkten E 1-8.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die vorhandenen städtischen Straßenentwässerungskanäle und Schachtbauwerke, die sich auf den ausgewiesenen derzeitigen und zukünftigen Straßenflächen der A 40 befinden, vorab durch den Vorhabenträger zu beseitigen sind.

7. Brückenbauwerke

Grundsätzlich sind bauliche Veränderungen an den im Planfeststellungsbereich befindlichen städtischen Brückenbauwerken detailliert mit dem Tiefbauamt der Stadt Dortmund abzustimmen.

8. Kurvenradien in den Kreisel- und Tangentialfahrten

Die Kurvenradien sind in den Bereichen der Kreisel- und Tangentialfahrten mit dem Radius $R = 40$ m bzw. $R = 45$ m geplant. Die Fahrbahnbreite beträgt einschließlich der Randstreifen 6 m.

Gemäß dem Gesetz über den Feuerschutz und die Hilfeleistung (FSHG) haben die Feuerwehren der Gemeinden die Aufgabe Schadenfeuer zu bekämpfen, sowie bei Unglücksfällen Hilfe zu leisten.

Aus brandschutztechnischer Sicht bestehen folgende Bedenken:

Fahrzeuge der Feuerwehr benötigen bei einem Außenradius der Kurven von 40 – 70 m eine befahrbare Mindestbreite von 3,2 m. Die Mindestdurchfahrtsbreite wird nicht erreicht, wenn beispielsweise nach einem Unfall im Bereich der Kurvenradien LKW mit maximaler Größe aufgrund des sich rückstauenden Verkehrs die Auf- oder Abfahrten blockieren.

Die befahrbaren Flächen der Kurven sollten analog den Vorgaben der DIN 14090 (Pkt. 4.2.2 Kurven) bzw. des § 5 der Bauordnung für das Land NRW (VV 5.203) gestaltet werden.

9. Umstufung B 234

An der Anschlussstelle Sölde kreuzt nicht wie u.a. im Erläuterungsbericht auf S. 22 unter Pkt. 4.3. angegeben ist die B 1 die B 234/K 12, sondern die L 556. Seit dem 01.01.2006 ist die Umstufung in diesem Bereich bestandskräftig.

10. Lärmschutzmaßnahmen

Dem Grunde nach bestehen keine Bedenken gegen die geplanten Lärmschutzmaßnahmen, jedoch ist anzumerken:

Der Erläuterungsbericht zur Lärmtechnik enthält auf S. 7, Pkt. 6, Abs. 2 nachstehende Aussagen:

„Darüber hinaus werden folgende aktive Lärmschutzmaßnahmen hergestellt:

Lärmschutzwand nördlich der A 40 (Höhe über OK Fahrbahn)

Bau-km 31+156 bis Bau-km 31+391, h bis zu 6,50 m

Bau-km 32+632 bis Bau-km 33+669, h bis zu 6,50 m

Bau-km 37+690 bis Bau-km 38+077, h 3,00 bis 12,20 m

Bau-km 38+088 bis Bau-km 38+490, h 11,30 m bis 15,50 m“

Die vorgenannten Aussagen stehen im Widerspruch zu der auf S. 31, Pkt. 9, Abs. 4, aufgeführten „Zusammenfassung“. Dort werden aktive Lärmschutzmaßnahmen mit maximaler Abschirmhöhe von 6,50 m vorgesehen.

Aufgrund der widersprechenden Aussagen hinsichtlich der Abschirmhöhen von Lärmschutzwänden ist der Hinweis auf einen notwendigen Abwägungsprozess im Zusammenhang mit der Festsetzung von Lärmschutzmaßnahmen notwendig.

Zur Gestaltung der Lärmschutzwände erwartet die Stadt vom Baulastträger die Durchführung eines Qualifizierungsverfahrens unter Beteiligung der Stadt (Grundlage Designhandbuch A 40).

Dem Lageplan 11.2, Blatt 1, ist die vorhandene Lärmschutzwand an der Anschlussstelle B 1/ Am Gottesacker nicht zu entnehmen und infolgedessen ist davon auszugehen, dass diese bei der schalltechnischen Berechnung nicht berücksichtigt wurde.

11. Verminderung der Luftschadstoffe

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit wurden in der 22. BImSchV Grenzwerte für verkehrsbedingte Schadstoffe festgelegt, die einzuhalten sind. Da die A 40 (B 1) eine sehr stark befahrene Straße ist, hat das Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co.KG ein Luftschadstoffgutachten für den 6-streifigen Ausbau erstellt. Es wurden zwei Szenarien für die Luftschadstoffe Feinstaub (PM₁₀) und Stickstoffdioxid (NO₂) mit dem System PROKAS unter Berücksichtigung von Lärmschutzbauten berechnet. Damit der Einfluss der baulichen Veränderung in Relation zur Schadstoffbelastung sichtbar wurde, wurde einerseits die Prognose (ohne

Ausbau) und andererseits die Planung (mit Ausbau) bezogen auf das Jahr 2015 berechnet und die 22. BImSchV zur Bewertung der Ergebnisse herangezogen.

Der Gutachter wies generell im Nahbereich zur A 40 (B 1) hohe Luftschadstoffbelastungen nach. Das cancerogene Benzol stellt kein Problem mehr da, da der Benzolgehalt im Benzin schon vor Jahren deutlich reduziert wurde. Auch die Jahresmittelwerte für Feinstaub und die Kurzzeitmittelwerte für Stickstoffdioxid unterschreiten die Grenzwerte der 22. BImSchV.

Dagegen führen die Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid und die Feinstaubkurzzeitbelastungen an der nächstgelegenen Bebauung teilweise zu Grenzwertüberschreitungen. Dabei werden die entsprechenden Grenzwerte bei der Prognose (ohne A 40 Ausbau) an mehreren Orten und mit generell höheren Schadstoffgehalten als beim Planfall (mit A 40 Ausbau) überschritten.

Gründe für diese positive Schadstoffentwicklung mit weniger Belastungspunkten und geringerem Schadstoffpotential sieht der Gutachter darin, dass zukünftig eine flüssigere Fahrweise durch den Ausbau ermöglicht wird und die geplanten Lärmschutzmaßnahmen auch zu einer Verringerung der Schadstoffbelastung an der nächstgelegenen Wohnbebauung führen.

Da die Grenzwerte der 22. BImSchV bei einer baulichen Veränderung wie dem beabsichtigten A 40 Ausbau einzuhalten sind, hat der Vorhabenträger mit dem Gutachter Lösungen zu erarbeiten, um dies zu realisieren.

12. Altlasten

Unter der Voraussetzung, dass die folgenden Auflagen und Hinweise in den Genehmigungsbescheid aufgenommen werden, stimmen wir dem Vorhaben zu.

Auflage: Alle erdbautechnischen Maßnahmen im Bereich von Altlasten und Altlastenverdachtsflächen sind gutachterlich zu begleiten.

Hinweis: Sollten sich bei den geplanten Baumaßnahmen Anhaltspunkte für das Vorliegen einer Altlast oder schädlichen Bodenveränderung ergeben, so sind diese gemäß § 2 Abs. 1 Landesbodenschutzgesetz (LBodSchG) NRW vom 09.05.2000 in Verbindung mit §§ 4 und 6 Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) vom 17.03.1998 unverzüglich dem Umweltamt der Stadt Dortmund als Untere Bodenschutzbehörde mitzuteilen.

13. Sonstiges

Auf den Bauwerksplänen ist eine entsprechende Zeichenerklärung zu vermerken.

Stellungnahme zu Einzelpunkten von West nach Ost:

14. AS Gottesacker und Brückenbauwerk „Am Gottesacker“

Unter der lfd. Nr. 2.4 im Bauwerksverzeichnis (BV) wird das Brückenbauwerk A 40 / Am Gottesacker und die Anschlussstelle „Am Gottesacker“ beschrieben. Beide Anlagen befinden sich derzeit im Eigentum der Stadt Dortmund. Das Bauwerksverzeichnis ist entsprechend in der Spalte „Eigentümer bzw. Unterhaltungspflichtiger“ dahingehend zu korrigieren, dass hier derzeitiger Eigentümer (Stadt Dortmund) und zukünftiger Eigentümer (Bundesrepublik Deutschland) genannt werden. Die Eigentumsübertragung des besagten Brückenbauwerkes ist in einer abzuschließenden Schriftwechselvereinbarung zwischen der Stadt Dortmund und dem Vorhabenträger zu reglementieren. Diese o.g. Korrektur ist ebenfalls auf den Bauwerkspunkt 1.1 anzuwenden, da sich die Flächen der B 1 (Westfalendamm) von Ausbaubeginn bis zur Marsbruchstraße im Eigentum der Stadt Dortmund, im Sinne der Ortsdurchfahrt B 1, befinden.

15. Lärmschutzwand Nordseite Höhe Auf-/Abfahrt der AS Gottesacker bis Straße Am Gottesacker

Die vorgesehene Lärmschutzwand auf der Brücke wird aus städtebaulicher und straßenbautechnischer Sicht abgelehnt.

Es handelt sich bei der Haltestelle „Am Gottesacker“ um eine sogenannte Landmarke, die auch aus der Umgebung sichtbar sein sollte. Zusätzlich ist es zur Orientierung der PKW-Fahrer sinnvoll, dass die P+R Anlage insbesondere für Ortsunkundige von der A 40 aus optisch sichtbar bleibt. Eine reine Beschilderung der Anlage ist nicht ausreichend.

Hinzu kommt, dass die bereits vorhandene Lärmschutzwand südlich der Wohnbebauung an der Ludwig-Lohnert-Straße/Straße Am Gottesacker in den Planunterlagen nicht dargestellt ist. Infolgedessen ist davon auszugehen, dass diese bei der schalltechnischen Berechnung nicht berücksichtigt wurde und eine zusätzliche Lärmschutzwand auf der Brücke aus schalltechnischen Gründen überflüssig ist.

16. Abriss des denkmalgeschützten Gebäudes „Westfalendamm 450a“ (BV 2.10)

Es werden starke Bedenken gegen den Abriss des bewohnten denkmalgeschützten Gebäudes „Westfalendamm 450a“ vorgebracht (Bauwerksverzeichnis BV Nr. 2.10). Dieses Gebäude ist zusammen mit den Baulichkeiten und der Anlage des Hauptfriedhofes mit der Denkmallistennummer 1037 in die Denkmalliste der Stadt Dortmund eingetragen. Damit unterliegt das Gebäude den Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen.

Da diese Problematik schon länger bekannt ist, fand am 14.01.2003 zusammen mit dem Landesbetrieb Straßenbau NL Bochum ein Ortstermin statt. Dort wurde nach Lösungsmöglichkeiten gesucht, um den Abriss der zum Denkmalumfang gehörenden Friedhofsmauer und des Gebäudes Westfalendamm 450a zu verhindern.

Mit der Verlegung des Radweges auf das Friedhofsgelände konnte eine Lösung für die Friedhofsmauer gefunden werden.

Für das Gebäude Westfalendamm 450a wurde seitens der Dortmunder Denkmalbehörde folgende Lösungsmöglichkeit als Kompromiss in Aussicht gestellt und dem Landesbetrieb per Mail mitgeteilt:

Eine Achse des aus der Flucht der Mauer vorspringenden Gebäudeteils könne abgerissen und anschließend die offene Giebelwand wieder geschlossen werden. Hierfür sei nach Absprache mit der Denkmalbehörde eine geeignete Architektursprache zu finden (Erlaubnisverfahren gemäß § 9 Denkmalschutzgesetz).

Da nach den vorliegenden Planungen die Friedhofsmauer bestehen bleibt, wird aus denkmalpflegerischer Sicht an der o.g. Variante weiterhin festgehalten. Einem Komplettabbruch kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zugestimmt werden.

Das Denkmalschutzgesetz sieht besondere Verfahrensschritte für beabsichtigte Abbrüche von Baudenkmalen vor. Sollte weiterhin an der Absicht, das Gebäude Westfalendamm 450a abzureißen, festgehalten werden, so ist hierfür rechtzeitig das entsprechende Verfahren bei der Unteren Denkmalbehörde Dortmund einzuleiten. Diese prüft dann im Benehmen mit dem LWL Amt für Denkmalpflege in Westfalen, ob die vom Denkmalschutzgesetz vorgegebenen Voraussetzungen für die Erteilung einer Erlaubnis auf der Grundlage des § 9 Denkmalschutzgesetz für den Abriss erteilt werden kann.

Der Abriss des Gebäudes ist weiterhin nicht mit den Friedhöfen Dortmund abgestimmt. Die Friedhöfe Dortmund haben in den damaligen Abstimmungsgesprächen (14.01.03 u. 19.11.04) zum Ausbau der A 40/B 1 der Verlegung des Radweges (BV 2.8) auf den Friedhof nur zugestimmt, weil dadurch der Abriss von denkmalgeschützten Teilen des Hauptfriedhofs vermieden werden sollte.

Weiterhin bestehen Bedenken, dass die aus der Planung ersichtliche Abstandsfläche zwischen Friedhofsgrenze und A 40/B 1 groß genug ist, um anfallende Verkehrsicherungs- und Erhaltungsarbeiten an der Friedhofsmauer und den Friedhofsbäumen durchzuführen. Die meisten Arbeiten in diesem Friedhofsbereich müssen von der Straßenseite ausgeführt werden, da friedhofsseitig Grabstätten entlang der Mauer existieren.

Der westliche Gebäudeteil Haus Nr. 405 ist vermietet. Nach der vorliegenden Planung führt die zukünftige Straße direkt an dem Haus entlang. Das Gebäude würde damit künftig nur noch über den Hauptfriedhof erreichbar sein. Eine Vermietung wäre aus den vorgenannten Gründen also nicht mehr möglich. Dies ist nicht im Interesse der Stadt Dortmund. Es besteht die Verpflichtung zum Schadensausgleich durch den Bund.

17. Stadtbahnhaltestelle „Hauptfriedhof“ (BV 2.5)

Die Stadtbahnhaltestelle liegt zukünftig mittig in einer Autobahn. Durch die Baumaßnahme werden die Fahrgäste im Bereich der Haltestelle Hauptfriedhof durch die Erhöhung der Verkehrsmengen und Geschwindigkeit zusätzlich durch Lärm und Spritzwasser beeinträchtigt. Zur Abminderung dieser Beeinträchtigungen sind entsprechende Schutzmaßnahmen fahrbahnnahe einzuplanen. Ein entsprechender Beschluss der BV Aplerbeck liegt vor.

18. Ausfädelung der Stadtbahn nach Aplerbeck

Die Grundstücke Gemarkung Aplerbeck, Flur 1, Nr. 406 und 407 sind gemäß der mit der Stadt abgestimmten Planung (siehe Planfeststellungsverfahren zur niveaufreien Ausfädelung der Stadtbahn in die Marsbruchstraße) zur niveaufreien Kreuzung der Stadtbahn mit der B1 zum Westfalendamm erschlossen. Durch die Autobahnplanung wird diese Erschließung abgebunden. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Erschließung der Grundstücke auch nach dem Autobahnbau gegeben ist.

Das Grundstück Gemarkung Aplerbeck, Flur 1, Nr. 406 wird von der Stadt Dortmund zum Zwecke der niveaufreien Kreuzung der Stadtbahn mit der B1 erworben. Die Flächen der Parzelle östlich der Stadtbahnstrecke sind gemäß Planfeststellungsverfahren der Stadtbahnmaßnahme als Ausgleichsflächen in der UVS angegeben. Die Planfeststellungsunterlagen für die A 40 weisen dieselbe Fläche als Ausgleichsfläche für die Autobahn aus. Zusätzlich ist in dieser Fläche ein Regenrückhaltebecken für die A 40 Maßnahme dargestellt. Gemäß Grunderwerbsverzeichnis soll diese Fläche vom Straßenbaulastträger jedoch nicht erworben werden. Die Stadt Dortmund benötigt die Flächen für Ihre Maßnahmen. Die Ausgleichsmaßnahmen für die Autobahn müssen auf anderen Flächen vorgenommen werden. Das Regenrückhaltebecken muss auf einem anderen Grundstück gebaut werden.

19. Stadtbahnstrecke zum Flughafen

Im Rahmen der Aufstellung des Flächennutzungsplanes (rechtswirksam seit 31.12.2004) hat der Rat der Stadt die Sicherung einer Anbindung des Flughafens an das Stadtbahnnetz beschlossen.

Entsprechend dieser Beschlusslage ist die Anbindung des Flughafens als Abzweig aus der Strecke 82 in nördlicher Parallelführung zur B 1/A 40 im F-Plan dargestellt.

Nach derzeitigem Erkenntnisstand ist es weiterhin möglich, die Trasse nördlich der künftigen A 40 zu bauen. Im Bereich der Leni-Rommel-Straße und der Aplerbecker Straße erfolgt eine größere Beeinträchtigung der Anwohner, da die Stadtbahntrasse nach Norden in Richtung der Wohnhäuser verdrängt wird.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den 6-streifigen Ausbau der A 40/B 1 ist dafür Sorge zu tragen, dass die Realisierung der im F-Plan dargestellten Stadtbahnlinie weiterhin möglich bleibt.

20. Abbindung der Marsbruchstraße (BV 2.16)

Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A 40 entfällt die Ausfahrt Marsbruchstraße ersatzlos. Die Straße wird an der B1 abgeriegelt und endet stumpf.

In diesem Zusammenhang sind in der Vergangenheit seitens der sachberührten Stadtämter Abstimmungsgespräche mit dem Vorhabenträger Straßen.NRW geführt worden. Es werden hier Ersatz- und Folgemaßnahmen durch den Fortfall der Ausfahrt Marsbruchstraße ausgelöst, die zu einer Kostenbeteiligung der Bundesrepublik Deutschland führen.

Der ersatzlose Wegfall des Viertelanschlusses wird abgelehnt. Die Stadt plant, den wegfal-
lenden Anschluss durch eine Verbindung vom Knoten Gottesacker zur Marsbruchstraße in
Form einer Ortsfahrbahn analog der Lösung auf der Westseite mit der Freien-Vogel-Straße zu
ersetzen.

21. Regenrückhaltebecken Marsbruchstraße (BV 2.7)

Das Regenrückhaltebecken liegt in der Trasse der geplanten verlegten Marsbruchstraße und
kann dort nicht gebaut werden. Das Grundstück Gemarkung Aplerbeck, Flur 1, Nr. 406 steht
für Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Autobahnmaßnahme nicht zur Verfü-
gung (siehe auch Punkt 18).

22. Bebauungsplan Ap 190: Camp 8

Die Planung des Bundes berücksichtigt nicht den städtischen Bebauungsplan (s. a. Anlage Ap
190). Aufstellungsbeschluss des B-Planes war am 8.02.2006. Die Bürger- und Trägerbeteili-
gung ist in Vorbereitung.

Der Plan beinhaltet die neue Verbindung von der AS Gottesacker zur verbleibenden Mars-
bruchstraße als Ersatz- und Folgemaßnahme (mit Kostenbeteiligung des Bundes) für die
Schließung der heutigen Anschlussstelle Marsbruchstraße und die Entwicklung eines Büro-
und Gewerbestandortes.

Insbesondere wendet sich die Stadt gegen den Bau des Rückhaltebeckens BV 2.7, das den
Straßenbau verhindern würde.

Im Bereich des ehemaligen Camp 8 (km 31+500 / 32+000) ist vorgesehen, einen hochwer-
tigen Büro- und Gewerbestandort zu entwickeln. Direkt an die A 40 angrenzend soll ein attrak-
tives östliches Eingangstor von Dortmund mit einer hochwertigen Architektur entstehen.
Im östlichen Grundstücksbereich direkt an der geplanten A 40 ist die Errichtung einer 6,50 m
hohen Lärmschutzwand vorgesehen. Das ist mit den städtebaulichen Zielen der Stadt Dort-
mund nicht vereinbar. Deshalb wird gebeten, eine Verkürzung der Lärmschutzwand in Rich-
tung Osten zu überprüfen, um zu gewährleisten, dass die geplanten Gebäude nicht durch eine
Wand beeinträchtigt werden. Sollte eine Verkürzung der Wand im Hinblick auf den erforder-
lichen Lärmschutz für den Klinikbereich nicht möglich sein, ist diese Wand transparent zu
gestalten und mit der Stadt Dortmund (Stadtplanungs- und Bauordnungsamt) im Hinblick auf
ihre Ausgestaltung abzustimmen (s. a. Punkt 10). Auf die Ausführungen zum Designhand-
buch unter Punkt „Wegfall von Alleebäumen entlang der B1“ wird verwiesen.

Es ist sicherzustellen, dass durch die Lärmschutzmaßnahmen die städtische Zielplanung, die
verlegte neue Marsbruchstraße über den südlichen Abschnitt des geplanten Tunnels der
Stadtbahnausfädelung zu führen, auch weiterhin möglich bleibt.

23. Gemeinsamer Geh- und Radweg Südseite B1 (BV 2.9)

Der vorhandene Geh- und Radweg zwischen AS Gottesacker bis AS Marsbruchstraße entfällt
durch die Baumaßnahme und soll südlich als Ersatzmaßnahme auf Kosten des Bundes wie-
derhergestellt werden.

Die städtische Planung der neuen Verbindungsstraße zwischen AS Gottesacker und Marsbruchstraße sieht Radverkehrsanlagen und Gehwege vor.

Beide Maßnahmen zusammen würden zur Doppelschließung führen. Es wird daher vorgeschlagen, dass der Bund sich beim Bau der Verbindungsstraße entsprechend finanziell beteiligt. Der Fuß- und Radweg direkt an der A40/B1 könnte dann entfallen.

24. Wegfall von Alleebäumen entlang der B1

Der geplante Ausbau der B 1/ A 40 im Teilabschnitt östlich AS B 236n bis zur Ausfahrt Marsbruchstraße sowie die Unterquerung der B 1 durch die Stadtbahnlinie U 47 führen weitgehend zur Beseitigung der teilweise sehr großkronigen Alleebäume entlang des Westfalendamms.

Der Alleecharakter der B1 in Dortmund ist einzigartig und genießt eine überregionale Bedeutung. Der Teilabschnitt ist als deutsche Alleenstraße im Rahmen der Umweltaktion der Landesregierung von NRW „100-Alleen-Initiative des Landes Nordrhein-Westfalen“ aufgenommen worden.

Der Planbereich ist in Teilen Bestandteil der Gebietskulisse des Emscher Landschaftsparks bzw. des Entwicklungsraums Neues Emschertal. Es handelt sich um einen Abschnitt im regionalen Grünzug F. Die vorhandenen Alleebäume stellen ein das Landschafts- und Ortsbild prägendes Element im östlichen Siedlungsraum Dortmunds dar. Der Verlust der Alleebäume muss als erheblicher Eingriff in das Landschafts-/Ortsbild Wertung finden.

Die vorliegende Planung ist daraufhin zu überprüfen, den Eingriff in die bestehende Alleesituation deutlich zu minimieren. Hierzu werden Lösungsvorschläge erwartet. Die aus einer solchen Überprüfung als nicht erhaltbar ermittelten Bäume sind durch Ersatzpflanzungen im unmittelbar räumlichen Umfeld auszugleichen.

Der Abschnitt dient weiterhin als östlicher Stadteingang analog zur Schnettkerbrücke als westliches Eingangstor, der durch die Baumallee hervorgehoben wird. Da diese städtebauliche und stadtbildprägende Qualität verloren geht, muss die Stadteingangssituation durch andere gestalterische Maßnahmen hervorgehoben werden. Hierzu muss ein Gestaltungskonzept erarbeitet werden, das eine ansprechende Bepflanzung der verbleibenden Grünstreifen, ein Beleuchtungskonzept sowie ein Farb- bzw. Gestaltungskonzept der Lärmschutzwände vorsieht unter Berücksichtigung des derzeit in Bearbeitung stehenden Desinghandbuches A 40 (s. a. Punkt 10).

Das Buch wird derzeit in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen und den Anrainerstädten im Sinne einer Neugestaltung der Autobahn in Verbindung mit den konkreten Bau- und Erhaltungsmaßnahmen erstellt (Themen Lärmschutzwände, Bepflanzung, Bauwerke, Licht etc). Unter der Federführung der Stadt Bochum wird das Gestaltungshandbuch für die gesamte Strecke der A 40 von der Bürogemeinschaft orange.edge und Davids, Terfrüchte und Partner erstellt und soll auf Dauer angewendet werden.

Daher muss im laufenden Planfeststellungsverfahren bereits zum jetzigen Zeitpunkt die Bürogemeinschaft und das Stadtplanungs- und Bauordnungsamt beteiligt werden.

25. Baumpflanzungen auf der Südseite der A 40

Auf der Südseite der geplanten A 40 zwischen Gottesacker und Marsbruchstraße sind Baumpflanzungen dargestellt. Es ist sicher zu stellen, dass die gemäß Planfeststellungsverfahren der Kreuzungsmaßnahme mit der Stadtbahn geplanten Umlegungen von Versorgungsleitungen in diesem Abschnitt durch die Baumpflanzungen nicht erschwert werden. Die Planunterlagen für die geplante Verlegung der Versorgungsleitungen sind dem Straßenbaulastträger zugegangen.

26. Stadtwald am Hauptfriedhof

Die Beeinträchtigung des Stadtwaldes im Bereich südlich und östlich des Hauptfriedhofes ist im landschaftspflegerischen Begleitplan und den Bestands- und Maßnahmeplänen nicht ausreichend berücksichtigt.

Der Stadtwald wird von km 31,695 bis 32,000 in seinem Bestand in einer Tiefe von ca. bis zu 30 m stark beeinträchtigt. Der Fahrbahnverlauf reicht durch den Ausbau bis an die hohen Bäume des Waldbestandes heran. Verkehrssicherungsprobleme sind vorgezeichnet. Die Folge ist regelmäßig die Rücknahme (Abholzen der hohen Bäume) und Anpflanzung von Strauchzonen mit niedrig wachsenden Gehölzen. Sonnenbrand und Bestandsauflösung am Südrand sind regelmäßige Folge mit erhöhtem Verkehrssicherungsaufwand.

Der Straßenbaulastträger ist im Planverfahren zum Schadensausgleich zu verpflichten.

Der Stadtwald wird von km 32,000 bis 32,600 in seinem Flächen- und Baumbestand in einer Tiefe von bis zu 10 Meter vollständig in Anspruch genommen.

Der Verlust der Fläche und der Waldfunktion ist der Stadt Dortmund als Eigentümerin ebenfalls zu ersetzen. Zusätzlich ergeben sich die oben genannten Problemstellungen des Aufrisses des Waldbestandes mit der Verpflichtung zum Schadensausgleich durch den Straßenbaulastträger.

Weiterhin wird unter Punkt 7.4 des landschaftspflegerischen Begleitplanes von „nicht mehr benötigten Waldwegen“ gesprochen. Dies ist aus Eigentümersicht Stadtwald Dortmund ohne weitere Präzisierung nicht nachvollziehbar.

Der zwischen Stadtwald und Hauptfriedhof verlaufende Waldwirtschaftsweg wird künftig als Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Leni-Rommel-Straße und Hauptfriedhof ausgebaut. Er bildet den Ersatz für den Wegfall des Fuß- und Radweges entlang der derzeitigen B 1. Durch den Ausbau darf die Erreichbarkeit der Waldflächen zur Bestandsbewirtschaftung nicht beeinträchtigt werden.

Der Ausbau und die Erreichbarkeit, samt Wegeanschluss zu den Waldflächen ist daher mit der Waldeigentümerin Stadt Dortmund abzustimmen.

Insgesamt ist bezüglich der in Anspruch genommenen Waldflächen und der Modalitäten der Ersatzaufforstungen noch erheblicher Regelungsbedarf vorhanden.

27. Öffentliche Grünflächen (BV 3.9)

Es handelt sich hier um die Dauerkleingartenanlage Einigkeit (Mathilda-Wrede-Straße). Die in diesem Bereich geplanten Umbaumaßnahmen mit Abriss einiger Lauben sind mit dem Stadtverband der Kleingärtner und dem städtischen Geschäftsbereich Stadtgrün abzustimmen.

28. Brückenbauwerk Aplerbecker Straße

Unter der lfd. Nr. 4.3 im Bauwerksverzeichnis wird lediglich die Verbreiterung des Brückenbauwerkes A 40 / Aplerbecker Straße beschrieben. Im Bauwerksplan 7.4 hingegen wird ein umfangreicher Umbau bzw. ein Neubau des fraglichen Brückenbauwerkes dargestellt, im Bauwerkskästchen ein „Ersetzen“ beschrieben. Diesbezüglich ist das BV entsprechend zu ändern.

Bedingt durch den Neubau des Brückenbauwerkes entfällt der bisherige Zugang zur Kleingartenanlage im nördlichen Bereich der A 40. Gemäß lfd. Nr. 4.5 im BV wird seitens der Bundesstraßenverwaltung eine Ersatzwegeverbindung entlang der nördlichen und südlichen Dammböschung der A 40 angelegt. In diesem Zusammenhang ist zu gegebener Zeit die Erfordernis eines förmlichen Wegeeinziehungsverfahrens zu überprüfen.

29. Neubau der Brücke Buddenacker im Zuge der verlegten L556 (BV 5.1)

Zur Verbesserung der Erschließung des Einzelhandelsstandortes Aplerbeck-Ost wurden mehrere Verkehrsgutachten erstellt, die verschiedene Vorschläge zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Kotens Köln-Berliner-Str./Schleefstr./südliche Anschlussstelle B1 beinhalten. Hierzu gehört auch eine zweistreifige Verkehrsführung von Süd nach Nord.

Im Zuge der Verlegung der L 556 und des Brückenneubaus müsste der gesamte südliche Knoten geändert werden. Die südliche Rampe der Brücke müsste für den Fall der zweistreifigen Zuführung von Süden breiter ausgeführt werden. Entwurfdetails und Kostenregelung sind mit dem Tiefbauamt abzustimmen.

Die Breite des beidseitig vorgesehenen kombinierten Geh- und Radweges mit 2 x 2,50 m auf der Brücke ist nur dann ausreichend, wenn es sich um das lichte Maß handelt. Es darf nicht durch Leitplanken, Geländer oder andere Einbauten eingeengt werden.

30. Ausgleichsfläche in Sölde

Die geplanten Maßnahmen auf der Ausgleichsfläche in Dortmund-Sölde sind hinsichtlich ihrer Lage im Raum zu optimieren. In verschiedenen Besprechungen zum Thema Ausgleichsflächen ist vom Umweltamt immer die Auffassung vertreten worden, dass sich die Aufforstungsflächen parallel zur Bahnlinie entwickeln sollten und die Bepflanzung in Richtung Emsher immer lockerer werden sollte.

Die Ausgleichsplanung ist entsprechend zu überarbeiten und mit dem Umweltamt abzustimmen.

Bebauungsplan Ap 190

- Camp 8 -

M. 1 : 1.000



RECHTSGRUNDLAGEN

§5 7 (1) und 4 (1) (1) der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NW) i.d. Fassung der Bekanntmachung vom 4.07.1994 (GV NW S. 668), zuletzt geändert durch Gesetz vom 03.05.2005 (GV NW S. 489).
Bauplanzucht (Bauch) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21.12.2005 (GV NW S. 332).
§ 86 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BaunVO NW) vom 01.03.2000 (GV NW S. 250), zuletzt geändert durch Gesetz vom 03.04.2005 (GV NW S. 332).
Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNutzungsverordnung - BaunVO) i.d. Fassung vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 152), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 489).
Flurbereinungsverordnung (FlurbV) vom 18.12.1990 (BGBl. I S. 59).