

**Bedenken und Anregungen zur Offenlegung  
Deckblatt IV zur Planfeststellung für den sechs-streifigen Ausbau der A40  
von Bau-km 30+830 AS Dortmund-Ost (B236) bis Bau- km 40+353 AK A1/A44  
Do/Unna**

Gliederung:

1. Handwerkliche und verwaltungsrechtliche Qualität des Deckblattes IV
  - 1.1 Eingeeengte lärmtechnische Festlegung verletzt Abwägungsgebote
  - 1.2 Unklare und unvollständige Unterlagen ohne „Anstoßwirkung“
2. Ziele der Planung, zu berücksichtigende Belange, Zielkonflikte/Konfliktbewältigung
  - 2.1. Reichweite der Lärm- und Schadstoffproblematik unbewältigt, Chancen intelligenter
    - . Verkehrssteuerung ausgeblendet
  - 2.2 Mangelhafte Problemanalyse und unklare Konzeption des aktiven Lärmschutzes
    - . bewirken Verzicht auf Optimierung
  - 2.3. Fehlerhafte Planunterlagen verschleiern negative Auswirkungen/unterdrücken zu
    - . lösende Planungskonflikte
  - 2.4 Missachtung allgemein anerkannter Planungsgrundlagen, Vereinbarungen,
    - . Ratsbeschlüsse und Fachbeiträge bewirkt grundsätzliche Abwägungsfehler
  - 2.5 Unzureichende Teil-Kostenabwägungen und willkürliche Kostenargumente setzen falsche
    - . Prioritäten
  - 2.6 Schnelligkeit statt Gründlichkeit: Projektrealisierung behindert

## I. Handwerkliche und verwaltungsrechtliche Qualität des Deckblattes IV

### I.1 Eingeeengte lärmtechnische Festlegung verletzt Abwägungsgebote

Die Offenlage des Deckblattes IV stellt einen Teilbereich des seit etwa 2009 laufenden Planfeststellungsverfahrens dar. Ziel des Deckblatt-Verfahrens ist die Festlegung sämtlicher Lärmschutzmaßnahmen für das Vorhaben auf der Grundlage der Unterlage „I I IV Ergebnisse der Immissionsschutzuntersuchungen(Lärmtechnik) zum Deckblatt IV“.

Die Entscheidung über den gegenüber dem vorlaufenden Deckblatt III aus 2011 wesentlich veränderten Lärmschutz wäre nur dann vertretbar, wenn neben der vorgelegten, durchaus qualifizierten engeren lärmtechnischen Abwägung auch die hier zu beachtenden, wesentlichen weiteren Belange einbezogen würden. Dies ist hier nicht der Fall.

Die mit dem Deckblatt IV vorgelegten Planänderungen beschränkten sich nicht etwa auf Detailänderungen oder eine vertiefte Prüfung von Betroffenheiten, ohne das Gesamtkonzept der Planung zu ändern oder zu grundlegend anderen Beurteilungsergebnissen zu gelangen. Vielmehr weist die Deckblattfassung mit der schalltechnischen Berechnung und den vorgeschlagenen Maßnahmen neue oder verstärkte Betroffenheiten aus, die nicht bearbeitet sind.

So ist das dem Gesamtverfahren zugrundeliegende Verkehrsgutachten wesentlich verändert worden. Da z.B. die angestrebten Richtgeschwindigkeiten nicht starr vorgegeben sind, vielmehr grundsätzlich

einer Abwägung alternativer Lösungsmöglichkeiten unterliegen, die hier aber nicht vorgelegt wurden, kann auch der Inhalt von Deckblatt IV nicht gesondert festgelegt werden.

Die Eingriffe in das Landschaftsbild, hier vor allem in der städtebaulichen Ausprägung, sind gegenüber der vorherigen Planung deutlich größer geworden. Diese sind jedoch nicht etwa im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) eingearbeitet worden. Sie sind auch nicht in einer nach der „Naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung bei Bundesfern- und Landesstraßen gemäß Bundesnaturschutzgesetz und Landschaftsgesetz NW – Eingriffsregelung Straße (ERegStra)“ vorgesehenen Weise analysiert und dokumentiert worden. Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) meint: *Die notwendige Bestandsaufnahme wird sich regelmäßig aus zwei wesentlichen Quellen speisen: Der Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und einer Bestandserfassung vor Ort, deren Methodik und Intensität von den konkreten Verhältnissen im Einzelfall abhängt. Erst durch eine aus beiden Quellen gewonnene Gesamtschau kann sich die Planfeststellungsbehörde regelmäßig die erforderliche hinreichende Erkenntnisgrundlage verschaffen.*

Eine dem Deckblatt in seiner aktuellen Fassung zugrunde gelegte Bestandsaufnahme ist nicht vorhanden, dies genügt den Anforderungen sowohl im methodischen Ansatz als auch in der praktischen Durchführung nicht. Ein entsprechend aktualisierter Ausgleich oder Ersatz im Sinne einer Kompensation fehlt.

Detailliert ausgearbeitete Lösungs-Vorschläge (z.B. das Gestalthandbuch BI/A 40 und ein konkretisierter Umsetzungsvorschlag der Stadt Dortmund, siehe hierzu Pkt. 2.4) zum vorherigen Deckblatt zum Lärmschutz wurden weder als Abwägungsmaterial prüfbar in die Unterlagen zu Deckblatt IV einbezogen, noch nachvollziehbar bewertet und gewichtet.

**Im Ergebnis** kann eine selbstständige Festlegung der sachlich deutlich zu eng gefassten Inhalte des Deckblatt IV innerhalb der Planfeststellung nicht rechtsfehlerfrei erfolgen. Daher ist die Lärmschutzthematik in dieser Planfeststellung zusammen mit ihren maßgeblichen Grundlagenentscheidungen sowie den zu bewältigenden Folgewirkungen nach den verwaltungsgerichtlichen Grundsätzen zur Abwägung neu vorzulegen.

## 1.2 Unklare und unvollständige Unterlagen ohne „Anstoßwirkung“

Im „Verzeichnis der Unterlagen“ zum Deckblatt IV („Ordner\_Inhaltsverzeichnis“) ist das Dokument „I IV, Erläuterungsbericht zum Deckblatt IV, 3 Blätter“ enthalten. Diese drei Seiten „28, 38, 39 von 44“ sind als Kopien aus einem nicht benannten größeren Dokument abgedruckt und erläutern fast nichts. Vor allem fehlen jegliche Aussagen zu den wesentlichen Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes und der Eingriffsregelung.

Selbst das im „Verzeichnis der Unterlagen“ zum Deckblatt IV **nicht** aufgeführte, und damit formell **nicht** zu Deckblatt IV gehörende Dokument „00\_Erläuterung\_Deckblatt\_IV“ im Dokumentenordner „Unterlage\_\_I\_Erläuterungsbericht“ der Bezirksregierung kann hier nicht weiterhelfen. Dort wird u.a. behauptet, „Durch die Änderungen der Lärmschutzwände ergeben sich keine zusätzlichen Eingriffe in das Landschaftsbild, die den im LBP bilanzierten Gesamt-Kompensationsbedarf vergrößern. Eine Änderung des Landschaftspflegerischen Begleitplans zum Deckblatt IV ist daher nicht erforderlich.“, ohne dass der LBP bei dieser Offenlegung überhaupt verfügbar ist. Diese Aussage ist im Übrigen nicht korrekt, da das Deckblatt IV erheblich höhere Lärmschutzwände und damit Eingriffe vorsieht, als bisher bekannt.

Die weitere Behauptung, die nach der ERegStra geforderte Berücksichtigung der Eingriffe in das Landschaftsbild sei ausreichend erfüllt, ist in keinen Dokumenten belegt. Vielmehr fehlen bspw. die nach der ERegStra ausdrücklich erwartete „Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Bewertungsergebnisse“, „Bestandskarten“, die „Bewertung der ‚Erheblichkeit‘ und ‚Nachhaltigkeit‘ von Beeinträchtigungen“, usw. vollständig. Verfügbare „Arbeitshilfen“ zur ERegStra, wie etwa beim Landesbetrieb Straßenbau NRW Betriebssitz Köln eingeführt, sind offensichtlich nicht zum Einsatz gekommen.

Auch das seitens der Planfeststellungsbehörde bereitgestellte Dokument „Abwägungsuntersuchungen\_zum\_Laerm.pdf“ gehört laut „Verzeichnis der Unterlagen“ **nicht** zu den Unterlagen des Deckblattes IV (möglicherweise aufgrund von Widersprüchen zwischen den jeweils eingezeichneten Planunterlagen, z.B. im Bereich der Autohäuser; hier: Lärmschutzwand, dort: neues abschirmendes Autohaus).

*Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) müssen Unterlagen, die möglicherweise zur umfassenden Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind, ausgelegt werden, und zwar solche, die - aus der Sicht der potenziell Betroffenen - erforderlich sind, um den Betroffenen das Interesse an der Erhebung von Einwendungen bewusst zu machen (vgl. Urteil vom 8. Juni 1995 - BVerwG 4 C 4.94 - BVerwGE 98, 339 <344 f.>). Anlass, sie auszulegen besteht dann, wenn die Behörde erkennt oder erkennen muss, dass ohne diese Unterlagen Betroffenheiten nicht oder nicht vollständig geltend gemacht werden können.*

**Im Ergebnis** ist die Grundlage der von den Verwaltungsgerichten geforderten „Anstoßwirkung“ für Bürger und Träger öffentlicher Belange aus vollständiger, nachvollziehbarer und widerspruchsfreier Unterlagen nicht gegeben. Daher müssen die Planunterlagen vollständig neu vorgelegt werden.

## 2. Ziele der Planung, zu berücksichtigende Belange, Zielkonflikte, Konfliktbewältigung

### 2.1. Reichweite der Lärm- und Schadstoffproblematik unbewältigt, Chancen intelligenter Verkehrssteuerung ausgeblendet

Im Erläuterungsbericht der Schalltechnischen Untersuchung heißt es: „Mit der aktuellen Verkehrsuntersuchung IVV 04.2013 haben sich die Verkehrsmengen sowie die Lkw-Anteile tags und nachts geändert. ... Diese wesentlichen Änderungen erforderten die Aufstellung des vorliegenden Deckblatt IV.“ Diese Basis des Deckblattes IV ist nicht verfügbar bzw. Teil der offengelegten Unterlagen, was hiermit beanstandet wird.

Der 6-streifige Ausbau der B1/A40 zwischen B236 und Kreuz Unna ist Gegenstand der regionalen sowie der Bundesverkehrswegeplanung. Verkehrslärmschutz wie der Schutz vor Luftschadstoffen sind unmittelbar mit der angestrebten Verkehrsbedeutung dieser Verkehrsachse im regionalen und nationalen/europäischen Netz verknüpft.

Dabei spielen die angestrebten Richtgeschwindigkeiten als Einflussfaktor der Qualität der Verkehrsabwicklung und des Verkehrsflusses eine wesentliche Rolle. Nach dem Stand der Verkehrsforschung und fortschrittlichen Praxis gilt als erwiesen, dass ein Optimum des Verkehrsdurchsatzes wie auch der Lärm- und Abgasemissionen auf einem Abschnitt durch Verstetigung des Verkehrsflusses auf moderatem Geschwindigkeitsniveau erreicht wird. Hierzu sind entsprechende Simulations- und Nachweisverfahren verfügbar. Diese müssen gerade in einer

bekanntermaßen Lärm- wie Luftschadstoff-kritischen Planfeststellungsumgebung wie der A40 im Ballungsraum Ruhr zum Einsatz kommen.

Zugleich kann und muss die Wirkung alternativer Geschwindigkeitsvorgaben für diesen Abschnitt auf die regionale und überregionale Verkehrsabwicklung betrachtet werden. Die in diesem Verfahren festzulegenden Geschwindigkeits-Grenzen finden ihre Beschränkung letztlich auch im Verhältnis von Lärmschutz und noch vertretbaren Ausbauförmern der Infrastruktur. Der „entsprechend der Richtgeschwindigkeit“ in Ansatz gebrachte Streckenausbau für Geschwindigkeiten bis zu 130 Km/h (stadtauswärts) östlich B236 entbehrt gerade in städtisch geprägten, und damit hinsichtlich der Immissionen besonders sensiblen Bereichen einer nachvollziehbaren Begründung. Auch der in Ansatz gebrachte Streckenausbau für Geschwindigkeiten bis zu 100 Km/h (stadteinwärts) ab „OD-Grenze“ (Beschreibung nur für Fachleute nachvollziehbar, gemeint ist etwa ab Marsbruchstraße) ist nicht zwingend.

Das Geschwindigkeitsniveau, vor allem aber die in Ansatz gebrachten Geschwindigkeitsunterschiede zwischen LKW und PKW sind in diesem Streckenbereich mit eng aufeinanderfolgenden Anschluss-Stellen (von Westen: AS Stadtstraße Westfalendamm, zukünftige Tunneleinfahrt A 40, Knoten Dortmund-Ost/B 236, AS Stadtkrone Ost, AS Aplerbeck) sowie bekanntermaßen hohem Anteil an kurzer Streckennutzung der A 40 durch Ortsverkehre mit häufigen Fahrstreifenwechseln bzw. Abbiegevorgängen Gift für eine Verstetigung des Verkehrsflusses und eine sichere Verkehrsabwicklung. Großzügige Verknüpfungsspuren oder Parallelfahrbahnen existieren in diesem untypischen Streckenbereich ohnehin nicht. Die Autobahnrichtlinie (RAA) für Um- und Neubauten wird nicht eingehalten, ohne dass hierauf Bezug genommen wird.

Deckblatt IV wird diesen Zusammenhängen und daraus erwachsenden Anforderungen nicht gerecht. Dazu auch gehört auch, dass die heutigen Möglichkeiten einer intelligenten Verkehrssteuerung bei dieser Planung, z.B. in Form von Konzepten der zeit- oder lastabhängigen und Geschwindigkeits-differenzierten Verkehrsabwicklung – gerade auch hinsichtlich der Luftschadstoffe und des Lärms - in keiner Weise Berücksichtigung gefunden haben.

**Im Ergebnis** ist eine für Alternativen offene Planung für eine „intelligente“, nicht nur aus Asphalt und Beton bestehende Straße, mit deutlich weiter gefassten Abwägungsuntersuchungen u.a. zum Verhältnis des Geschwindigkeitsverhaltens zum Emissionsumfang von Lärm und Luftschadstoffen neu aufzustellen. An deren Ende stehen variable Verkehrsmengen- und Geschwindigkeits-Steuerungskonzepte, die letztlich zur Festlegung von Art und Umfang dann noch erforderlicher aktiver und passiver Schutzvorkehrungen und Kompensationsmaßnahmen föhren. Diesem Anspruch der Bürger, der Wirtschaft und der politischen Entscheidungsträger der betroffenen immissionsbelasteten Städte und Gemeinden der Region ist gerecht zu werden.

## 2.2 Mangelhafte Problemanalyse und unklare Konzeption des aktiven Lärmschutzes bewirken Verzicht auf Optimierung

Die vorgesehenen Mittel des Deckblattes IV zum aktiven Lärmschutz erschöpfen sich im Bau von senkrechten Lärmschutzwänden, unmittelbar an Straßenrändern, verschiedener Höhe, weit überwiegend als massive, „hochabsorbierende“, in wenigen Teilbereichen als „reflektierende“ (nirgendwo erwähnt, hoffentlich gläserne) Wände. Die Trenn- und Verunstaltungswirkungen, vor allem von massiven Wänden in den Städten sind bekannt, in dieser Planung aber weder systematisch betrachtet noch an den potentiell empfindlichen Stellen konkret bewertet.

So wissen Anwohner, die eine 7-8 Meter hohe massive Wand nahe ihrer Häuser zu erwarten haben, den verbesserten Lärmschutz sicher zu schätzen. Ob diese Wand bei gleicher Schutzwirkung aber z.B. oberhalb von 5 oder 6 Metern transparent und leicht, deutlich weniger verschattend, ausgeführt werden könnte, ist wohl gar nicht erst untersucht worden. Dabei ist allgemein bekannt, dass der Verkehrslärm, der vorrangig den Abrollgeräuschen auf der Fahrbahnoberfläche entspringt, im oberen Wandbereich überwiegend nach oben reflektiert wird. Dies kann sich eine sorgfältige Planung zu Nutzen machen, da auch die gegenüberliegende Seite, die eigentlich von absorbierenden Flächen profitiert, nicht stärker belastet werden muss. Derartige Lösungen sind vielfach, auch in Dortmund, bereits zu finden. In der vorliegenden Planung wurde darauf verzichtet, diese in städtischen Gebieten eigentlich selbstverständlich zu betrachtende Option selbst für offensichtlich kritische Fälle zu untersuchen.

Dass an wenigen Stellen des Dortmunder „Stadtkrone Ost“-Gebietes gläserne Lärmschutzwände (LSW) geplant sind, geht auf frühere Einwendungen der Stadt Dortmund zurück. Nicht akzeptabel ist, dass der Einsatz dieser Gestaltungsmöglichkeit nicht auf allen anderen Streckenabschnitten zwischen B 236 und Unna nach einheitlichen Kriterien überprüft wurde, sondern allenfalls punktuell nach Protest von Anliegern oder Gemeinden erfolgt. Bei vergleichbaren Ausbauplanungen werden transparente LSW heute regelmäßig überall dort abschnittsweise eingesetzt, wo ein visueller Bezug zur umgebenden Stadtlandschaft wichtig ist, und sei es wegen unerwünschter Reflexion nur auf kurzen Abschnitten, wie im Bereich von Brücken oder aber in Form teiltransparenter Wände. Auch geneigte oder gekröpfte Glaswände haben sich bewährt. Warum wurden alle diese Optionen nicht konkret, etwa für den Bereich Vahleweg/LWL-Klinik, einmal sorgfältig durchgeprüft und optimal kombiniert?

Die neu geplante massive LSW im Bereich Stadtkrone Ost Südseite, westlich ADAC-Gebäude, führt zunächst zu einer Abholzung auch dieser noch vorhandenen Baumreihe. Der Ausgleich dieses Lärmschutz-Folgeeingriffs ist mangels verfügbarem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) nicht prüfbar (siehe hierzu auch Pkt. 2.4).

Diese neue Wand führt weiterhin zu einer schluchtartigen Situation der Freie-Vogel-Straße dann, wenn das ausgewiesene Baugebiet (dann entwertet hinter einer Wand versteckt) genutzt wird. Dass hier nicht analog der Nordseite (Autohäuser) bereits jetztvorausschauend über die Anforderungen an abschirmende Bauformen nachgedacht wird zeigt, dass keine Prüfung nach einheitlichen Kriterien erfolgte. Diese Haltung bewirkt und zeigt leider auch, dass in diesem Planungsprozess zu jedem Detail erneut „gekämpft“ werden muss.

Lärmschutzplanung in einer Stadtlandschaft erfordert eine technisch-gestalterisch durchdachte Gesamtkonzeption. Dazu gehört eine Abwägung von Investitions- und Folgekosten, etwa so, wie sie in den abschnittswisen Abwägungsuntersuchungen zum Einsatz von aktivem/passivem Lärmschutz erfolgte.

Der wieder erwartbare, bereits zum vorherigen Deckblatt III in 2011 geäußerte Verweis des Vorhabenträgers auf Gestaltungsmöglichkeiten **nach** Abschluss der Planfeststellung geht ins Leere, da zu diesem Zeitpunkt alle wesentlichen technischen und lagemäßigen Festlegungen unverrückbar sind. Mit dem „Farbeimer“ ist dann nicht mehr viel zu gewinnen. *Aus Sicht des BVerwG ist der Vorhabenträger grundsätzlich gehalten, die durch die Planungsentscheidung geschaffenen Konflikte zu bewältigen. Die Konfliktbewältigung kann auch darin bestehen, dass die Planfeststellungsbehörde die endgültige Problemlösung einem spezialisierten und verbindlichen, auf gesetzlichen Regelungen beruhenden Verfahren überlässt. Das Gebot der Konfliktbewältigung als Ausformung des Abwägungsgebots ist jedoch verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Berücksichtigung der Belange des Landschaftsbildes noch in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern.*

**Im Ergebnis** lässt das konzeptionslose und im Detail grobschlächtige Ergebnis des Deckblattes IV die vielfältigen technischen Möglichkeiten, den baulichen Lärmschutz zu gestalten, ungenutzt. Dies verstößt gegen das Gebot der Optimierung. Die Planung ist auf eine neue Grundlage zu stellen. Eine Beauftragung geeigneter Fachleute ist möglich.

### 2.3. Fehlerhafte Planunterlagen verschleiern negative Auswirkungen/unterdrücken zu lösende Planungskonflikte

Die Unterlagen im Ordner „Unterlage\_\_7\_Lageplan“, jeweils bezeichnet als „Bauwerksplan“ und die Grunderwerbspläne im Ordner „Unterlage\_10\_Grunderwerbsplan“ sind jeweils auf derselben, ursprünglichen Kartengrundlage aufgebaut. In den Grunderwerbsplänen ist die Straßen- und Lärmschutzplanung jedoch nicht enthalten, sodass die wesentlichen Bezüge von Straßenbau/Lärmschutz und dem dafür erforderlichen dauerhaften Grunderwerb allenfalls grob abschätzbar sind. Eine genaue Prüfung kann nur mit nicht allgemein verfügbaren technischen Hilfsmitteln zum Planabgleich durchgeführt werden.

Bei der eigentlichen Straßenplanung als Grundlage der Lärmschutzplanung enden die Darstellungen in einem Bereich zwischen B 236 und Gottesacker, in unterschiedlicher Höhe der nördlichen (ca. Bau-km 31+110) und südlichen Fahrbahnen (Bau-km 30+815) abrupt, obgleich sowohl die Planfeststellungs- als auch die Baugrenze von beiden Plan-Darstellungsgrenzen abweichend definiert sind, nämlich bei Bau-km 30+830 sowie Bau-km 30+413, was nicht nachvollziehbar ist.

Im Erläuterungsbericht der Schalltechnischen Untersuchung heißt es: „Nach dem Ausbau wird die B I östlich der B 236 bis zum AK Dortmund/Unna zur A 40 aufgestuft.“ Insgesamt ist aus den Unterlagen aber nicht zu entnehmen, was genau in welchen Bereichen (Bau-Kilometern) letztlich aufgrund der Planfeststellung gebaut werden soll. Laut Deckblatt IV wird der Grunderwerb auf der Südfahrbahn im Gegensatz zu den Straßenbau-Plandarstellungen jedenfalls erheblich ausgeweitet, auch die neue Lärmschutzwand reicht bis zum „Beginn Deckblatt“ bei Bau-km 30+413. Hier geht einiges nicht zusammen, nicht nur, weil Planfeststellungs- und Deckblatt-Grenze verschieden sind.

Die damit fehlenden westlichen Teile der Straßenplanungen lassen nicht erkennen, wie mit dem offensichtlichen Provisorium des Mittelstreifens mit den Gleisanlagen und der Haltestelle Stadtkrone Ost umgegangen werden soll, obgleich der Autobahnausbau deutlich höhere Sicherheitsstandards bedingt z.B. hinsichtlich Anprallschutz und Abtrennung von Fahrbahn zum Gleisbereich, die hier in der Planung fehlen. Während die Stadt Dortmund östlich dieses Bereiches, wo sie selbst für eine im Detail abgestimmte Planung und Bau des Mittelstreifens verantwortlich zeichnete, alles geregelt und vieles selbst finanziert hat (gesamter Knotenpunkt „Gottesacker“ mit Unterführung und Haltestelle sowie Stadtbahnausfädelung in die Marsbruchstraße, im Bau), werden die Planer des Deckblattes IV ihrer Verantwortung für den westlichen Abschnitt nicht gerecht. Das Unterbleiben klarer Planaussagen lässt befürchten, dass die Autobahn hier anstelle eines anzustrebenden einheitlichen Querschnittes sowie geradlinigen Verlaufs dem überkommenen, ungleichmäßigen Mittelstreifen mit dem „Flatterrand“ beidseits seitlich ausweicht, zulasten einer gerade hier erforderlichen Korrektur und Optimierung dieser Engstelle. Dazu kommt, dass der Veranlasser des Ganzen, der A 40-Ausbau, womöglich die Stadt Dortmund mit dem „großzügig“ umgangenen Problem des Mittelstreifens finanziell alleine lässt. Da Deckblatt IV diese Probleme in Form ungenügender Planungs- und Grunderwerbsunterlagen aufweist, müssen die Defizite und Fragen auch in diesem Verfahrensschritt aufgerufen und gelöst werden.

Die Veränderungen der Planung durch das Deckblatt IV erfordern nicht nur die Vorlage einer vollständigen und sachgerechten Straßenplanung, sondern eine Ausweitung der

Planfeststellungsgrenze nach Westen, um die vorgenannten vernachlässigten Abschnitte der Straße einzubeziehen. Würde dies unterbleiben, so könnte sich zusätzlich beim anstehenden, westlich folgenden (Tunnel-) Abschnitt ergeben, dass die jetzt geplante neue Lärmschutzwand ab Bau-km 30+413 den dann mit zu berücksichtigenden Lärm dieses Abschnittes nicht ausreichend abschirmen können wird. Die entsprechenden Annahmen sind offenzulegen.

Aus den Grunderwerbs-Unterlagen („10\_I\_Grunderwerbsplan\_Deckblatt\_IV“) geht hervor, dass der bislang vorgesehene Grunderwerb der städtischen Flächen nördlich der A 40 im Bereich „Autohäuser“ neuerdings unterbleiben soll. Die Stadt müsste daher für diese Flächen bis an den Fahrbahnrand auch für die dauernde Reinigung und Unterhaltung verantwortlich bleiben, was nicht nur unüblich, sondern auch unzumutbar wäre. Vor allem aber ist hier keinerlei Grünstreifen- bzw. Alleepflanzung für die Autobahn vorhanden (siehe auch Pkt. 2.4), obgleich gerade in diesem Bereich ausreichende Flächen für den notwendigen, unmittelbaren Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft vorhanden sind. Gleiches gilt für die Grunderwerbsplanung im Bereich Stadtkrone Ost zwischen AS Gottesacker und Marsbruchstraße, deren „ruckartiger“ Grenzverlauf im Übrigen auch nicht mit der Straßen- und Lärmschutzplanung in Deckung gebracht werden kann. Es handelt sich hier um verdeckte Planungs-Mängel, die abzustellen sind. Da überdies der LBP zur (geänderten) Planung nicht vorliegt, ist die Planung nicht vollständig/nicht prüfbar.

Die Aussagen des Deckblattes IV zu den geplanten Lärmschutzwänden erschöpfen sich in einer Linie im Plan, Höhenangaben über Gelände, Wallkrone oder Straßenoberfläche, der Unterscheidung „hochabsorbierend“ oder „reflektierend“. Der Verzicht auf jede Art von zeitgemäßer Visualisierung, sog. Regelquerschnittszeichnungen, anschauliche Darstellungen bekannt schwieriger örtlicher Situationen mit Höhenlage, Lärmschutz, Bebauung, Bäumen etc. entspricht nicht den Anforderungen des BVerwG: *Um ihre Informationsfunktion gegenüber den Betroffenen zu erfüllen, müssen Planunterlagen so verständlich sein, dass der Betroffene Art und Reichweite der Auswirkungen des Vorhabens auf seine Belange erkennen kann.*

Wo Vertrauen verspielt ist, kann „Treu und Glauben“ nicht mehr greifen. **Im Ergebnis** ist die Planung noch einmal vollständig, fehlerfrei, in deckungsgleich lesbaren Planunterlagen sowie bedarfsweise mit geeigneter Veranschaulichung vorzulegen, um der Informationsfunktion der Unterlagen gegenüber allen Betroffenen und der Planfeststellungsbehörde gerecht zu werden.

## 2.4 Missachtung allgemein anerkannter Planungsgrundlagen, Vereinbarungen, Ratsbeschlüsse, Fachbeiträge bewirkt grundsätzliche Abwägungsfehler

Mit dem Deckblatt IV wiederholt sich die grundsätzliche Weigerung des Vorhabenträgers, für dieses Vorhaben unmittelbar relevante Planungsgrundlagen, Vereinbarungen, Ratsbeschlüsse, Fachbeiträge sowie allgemein anerkannte Standards zu berücksichtigen.

Die Arbeit der interkommunalen Initiative von sieben Anrainerstädten der A40/B1 für eine umweltverträgliche und identitätsstiftende Entwicklung und Gestaltung beim Um- und Ausbau dieses zentralen Verkehrsbandes führten 2010 zum „Regionalen Masterplan A40/B1“. Dieser ist fortan Grundlage von Vereinbarungen der Städte, Beschlüssen der politischen Gremien der Stadt-Region, der Unterstützung seitens Verbänden und der Wirtschaft sowie der Förderung u.a. durch das Land NRW als Dienstherrin des Baulastträgers für den A40-Ausbau, die Straßenbauverwaltung des Landes NRW.

Das Projekt „Planung A40|B1“ (<http://www.planung-a40-b1.de/Home.3.0.html>) ist zum Vorzeigeprojekt der deutschen Baukultur geworden (Liste der Beteiligten: Bundesministerium für

Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Nationale Stadtentwicklungspolitik, Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Europäisches Haus der Stadtkultur, Ruhr.2010 GmbH, Kreisstadt Unna, Stadt Dortmund, Stadt Bochum, Stadt Essen, Stadt Mülheim an der Ruhr, Stadt Duisburg, Stadt Moers, Gemeinde Holzwickede, Wirtschaftsförderung metropol Ruhr GmbH, Regionalverband Ruhr).

Auf der Basis des Masterplanes wurde in einem sorgfältigen Arbeitsprozess das „Gestalthandbuch A40/BI“ geschaffen, das mit den Teilen A: Gestaltungsziele, B: Grundregeln, C: Ausführungsbestimmungen, D: Anwendungsbeispiele die praktische Umsetzung der Ziele in den anstehenden Planungen konkretisieren soll.

Das Vorwort der Beigeordneten zum GHB A40/BI erläutert: „Die A40|BI ist die zentrale Verkehrsverbindung und gleichzeitig lineare Entwicklungsachse des Ruhrgebiets. Hier vollzieht sich der Strukturwandel und hier präsentieren sich die Kernstädte. Über die Straße entsteht das regionale Bild des Ruhrgebiets in seiner ganzen Vielfalt. Die Erscheinung der A40|BI wird vorrangig geprägt durch eine Vielzahl baulich-landschaftlicher Elemente: Lärmschutzwände, Leitplanken, Gleitwände, Stützmauern, Schilderbrücken, Brückenbauwerke, Autobahnkreuze, Stadtbahnlinien im Mittelstreifen, ÖPNV-Haltestellen, Hinweisschilder, Nebenbetriebe wie Tankstellen und Parkplätze, Tunnelmünder, Lärmschutzwälle, Steilwälle, Begleitgrün, Mittelstreifen, Abfahrten und Abfahrtsöhlen. Diese baulich-landschaftlichen Elemente werden bislang nach standardisierten Vorgaben des Bundes und der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) gestaltet, ohne die Eigenheiten und Charakteristiken der heterogenen Stadträume entlang der A40 zu berücksichtigen.

Bis 2020 werden circa 60% der A40 instandgesetzt bzw. ausgebaut. Diese Maßnahmen bieten die einmalige Möglichkeit, die räumlich-bauliche Erscheinung der A40 im Rahmen eines regionalen Gesamtkonzepts zu gestalten. Daher haben die Anrainerstädte gemeinsam das Gestalthandbuch in Auftrag gegeben. Bei dieser Aufgabe müssen die unterschiedlichen Ansprüche der zentralen Akteure aus Verkehrs- und Stadtplanung miteinander in Beziehung gesetzt werden.

In Zusammenarbeit mit den beteiligten Städten und in enger Abstimmung mit dem Straßenbaulasträger Straßen.NRW ist so ein Gestalthandbuch erarbeitet worden, das als **Richtschnur für die beteiligten Institutionen** dient.“

Dementsprechend werden in dem Werk, das in den Folgejahren mit Lob, Anerkennung und Preisen auch auf Bundesebene überschüttet wurde, detaillierte Lösungsmöglichkeiten für viele Aufgabenstellungen dokumentiert. So beispielsweise das „Verbindliche Grundmuster Allee, §1 ALE(00)“, das z.B. auf den Seiten 36/37 die besonderen Situationen im Zusammenhang mit Lärmschutzwänden mit Grundrissen, genauer Bemaßung, anschaulichen Ansichten und weitgehenden Ausführungsvorgaben festhält.

Damit ist das GHB A40/BI bereits 2010 zur allgemein anerkannten Planungsgrundlage für diesen Straßenzug geworden. Nein, nicht ganz allgemein, sondern bis auf die Planung für den sechs-streifigen Ausbau der A40 in Dortmund, Holzwickede und Unna. Während die Regeln bei anderen Ausbauabschnitten, wie z.B. im gerade fertiggestellten Bereich Wattenscheid/Gelsenkirchen/Essen umgesetzt worden sind, sind diese hier wiederum nicht in Anwendung gebracht worden. Der 2011 genannte, absurde Ablehnungsgrund hierfür war, dass dieses Planfeststellungsverfahren bereits vor der Veröffentlichung des GHB A40/BI begonnen worden sei, und letzteres daher formell nicht anwendbar sei. Die seither vorgenommen Umplanungen, wie auch das aktuelle Deckblatt IV ignorieren diese Grundlage weiterhin, während im mittleren Ruhrgebiet weit früher geplante Abschnitte noch angepasst und z.B. mit Allee-Elementen fertiggestellt wurden.

Ebenso werden die mehrfachen Forderungen des Rates der Stadt Dortmund zur stadtschonenden und sorgfältigen Gestaltung der Autobahn in Dortmund ignoriert, so die Beschlüsse

- vom 14.05.2009 (DS.-Nr. 14555-09): Die Stellungnahme zur ersten Offenlegung der Planung betont die östliche Stadteingangssituation, deren stadtbildprägende Qualität verloren geht,



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

- vom 27.05.2010 (DS.-Nr. 00824-10) „Der Rat der Stadt Dortmund beschließt den „Regionalen Masterplan A40|B1“ sowie das „Gestalthandbuch A40|B1 Grundregeln“ und stimmt dem weiteren Vorgehen zu den beiden Planwerken zu. Er beauftragt die Verwaltung, alle zukünftigen Planungen (z.B. Bauleitpläne, Projektentwicklungen, Planungen von Investoren, Wettbewerbe, Planungsgutachten) und Maßnahmen auf der Grundlage der vorliegenden Leitlinien durchzuführen.“
- vom 08.07.2010 (DS.-Nr. 01375-10): Regionaler Masterplan/Gestalthandbuch A40/B1 sind stadtseitig für den städtebaulich bedeutsamen Gesamt-Bereich des östlichen Stadteingangs nach den örtlichen Gegebenheiten mithilfe baugestalterischer Beratung zu konkretisieren, mit der A40-Ausführungsplanung abzustimmen, Gestaltungsbeirat der Stadt wird beteiligt.
- vom 24.11.2011 (DS.-Nr. 04874-11) Der Rat der Stadt nimmt die „Gestaltungskonzeption der Verkehrsbauwerke“ für den östlichen Stadteingang B1/A40 zur Kenntnis und beschließt, das Konzept bei allen künftigen städtischen Vorhaben sowie Stellungnahmen zu Maßnahmen Dritter zugrunde zu legen.
- vom 24.11.2011 (DS.-Nr. 04435-11): Stellungnahme zum Deckblattverfahren III der Planfeststellung, u.a. Forderung nach Korrektur der Lärmschutzplanung. Die Gestaltungskonzeption der Verkehrsbauwerke stellt nun die Konkretisierung der Stellungnahme der Stadt Dortmund von 2009 dar (Anlage Architekturbüro Zimmermann vom 07.06.2011), Die Realisierungsfähigkeit geforderter Gestaltungslösungen des Lärmschutzes ohne Lärmausweitungen und zusätzlichen Grunderwerb konnte die Stadt durch ergänzende lärmtechnische Untersuchungen direkt nachweisen.

Auf die vollständigen Beschlussvorlagen wird verwiesen, weiterhin auf die im Internet veröffentlichten Darstellungen und Animationen der Stadt Dortmund einschließlich einer Gegenüberstellung bereits der Planungen des Deckblattes III und der städtischen Konzeption

Zwar konnte für das Deckblatt IV die von der Stadt geforderte vollständige Neuaufstellung der engeren lärmtechnischen Untersuchungen durchgesetzt werden, im Bereich der Autohäuser auch punktuelle Glaswände und zuletzt den Verzicht auf eine Wand vor dem neu zu bauenden Autohaus.

Jedoch sind die Vorschläge für alle anderen Bereiche mit im Detail nachgewiesener Machbarkeit des Prinzips der Alleepflanzung ignoriert worden, ohne dass eine Abwägung oder Begründung vorgelegt ist. Mit dem unter Pkt. 2.3 erwähnten Verzicht des Deckblattes IV auf den Grunderwerb im Bereich Autohäuser verweigert die Planung die gebotene Umsetzung pflichtiger Element des GHB.

**Im Ergebnis** leidet das Deckblatt IV unter vom BVerwG benannten grundsätzlichen Abwägungsfehlern. Der Planungsträger verkennt die Auswirkungen des Vorhabens auf die Qualität des Landschaftsbildes innerhalb der Städte indem er

- nicht alle abwägungsrelevanten Belange ermittelt und berücksichtigt (Abwägungsdefizit)
- die Wichtigkeit der Belange falsch einschätzt und dem Optimierungsgebot nicht gerecht wird (Abwägungsfehlschätzung)
- zwischen widerstreitenden Belangen keinen angemessenen Ausgleich herstellt (Abwägungsdisproportionalität).

Die Planfeststellungsbehörde wird ausdrücklich gebeten, eine grundsätzliche Klärung über die Bindungswirkung sowie die Bedeutung der Belange, die mit dem Gestalthandbuches A40/BI beschrieben sind, herbeizuführen.

Für den gesamten Dortmunder Bereich der wird die Umsetzung der einschlägigen „Gestaltungskonzeption für Verkehrsbauwerke“ bzw. die Querschnittsaufteilung entsprechend des Gestalthandbuches A40/BI mit beidseitigen straßenseitigen Baumreihen gefordert. In analoger Anwendung soll dies auch bis zum Autobahnkreuz Unna untersucht und eingeplant werden. Die Planung einschließlich des wegen der Eingriffe des Deckblattes IV zu aktualisierenden Landschaftspflegerischen Begleitplanes ist mit entsprechenden Abwägungsuntersuchungen neu aufzustellen.

Für den besonders schwierigen Bereich „Vahleweg/LWL-Klinik“ wird ein Abstandsmaß der Lärmschutzwand vom Rand des Standstreifens und Gewährleistung einer Baumpflanzung gemäß Gestalthandbuch Teil C, § 1, Seite 36/37 mit einem Abstand zwischen 4,0 Metern (Maß gemäß GHB A40/BI) und maximal ca. 5,30 m vom Standstreifen gefordert. Dies ist gegenüber dem aktuellen Planungsmaß von ca. 3,5m unproblematisch und erfordert auch keinen Grunderwerb. Dabei sind alternative Möglichkeiten einer im oberen Bereich teiltransparenten Wand sowie die erforderliche Höhe im Rahmen der Abwägungsuntersuchungen neu zu ermitteln, **nachdem** die Thematik der bislang überhöhten Ausbaugeschwindigkeiten geklärt, d.h. mit Hilfe einer „intelligenten“ Verkehrssteuerung reduziert worden ist. Der Lärmschutz der Gebäude und Außenbereiche kann damit noch optimiert, die Verschattung reduziert werden.

Aus Fahrgastsicht der Stadtbahn wird gefordert, den Spritzschutz im Bereich der Stadtbahnhaltestelle Hauptfriedhof zu realisieren gemäß „Gestaltungskonzeption der Verkehrsbauwerke“, Seite 19 Punkt 3.2.

## 2.5 Unzureichende Teil-Kostenabwägungen und willkürliche Kostenargumente setzen falsche Prioritäten

Deckblatt IV beschäftigt sich mit Kostenfragen ausschließlich in den engen Abwägungsuntersuchungen zwischen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen. Dies ist nicht ausreichend.

Die Gesamtaufwendungen für den Immissionsschutz sind von der Verkehrsqualität, wie den Verkehrsmengen, den Fahrgeschwindigkeiten und dem steuerbaren Verkehrsfluss abhängig. Wenn also Kosten bei der Ausbildung von Lärmschutzeinrichtungen eine Rolle spielen, dann sind diese ursächlich Kosten der zu abzuwägenden Verkehrsqualitäten. Es kann daher nicht richtig sein, wenn der Planungsträger „a priori“ bestimmte Verkehrsqualitäten mit Geschwindigkeits-Ansätzen (z.B. 130 Km/h) vorgibt und dann zur Abwehr von Kosten bei der Qualität von Lärmschutzeinrichtungen und deren eingriffsbedingter Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen „sparen“ möchte, wie bereits beim Deckblatt III vorgebracht. Dies gilt für Investitions-Kosten wie auch für Folgekosten, z.B. der Unterhaltung.

Anstelle der bekannten Drohformel „Mehrkosten für Lärmschutz bedrohen das Vorhaben“ muss gelten: intelligente Verkehrssteuerung anstelle „freie Fahrt“, entsprechend kleiner dimensionierte, aber hochwertige Lärmschutzeinrichtungen und abschirmende „Gebäudelösungen“ vermindern Eingriffe und optimieren das gesamthafte Nutzen-Kosten-Verhältnis.

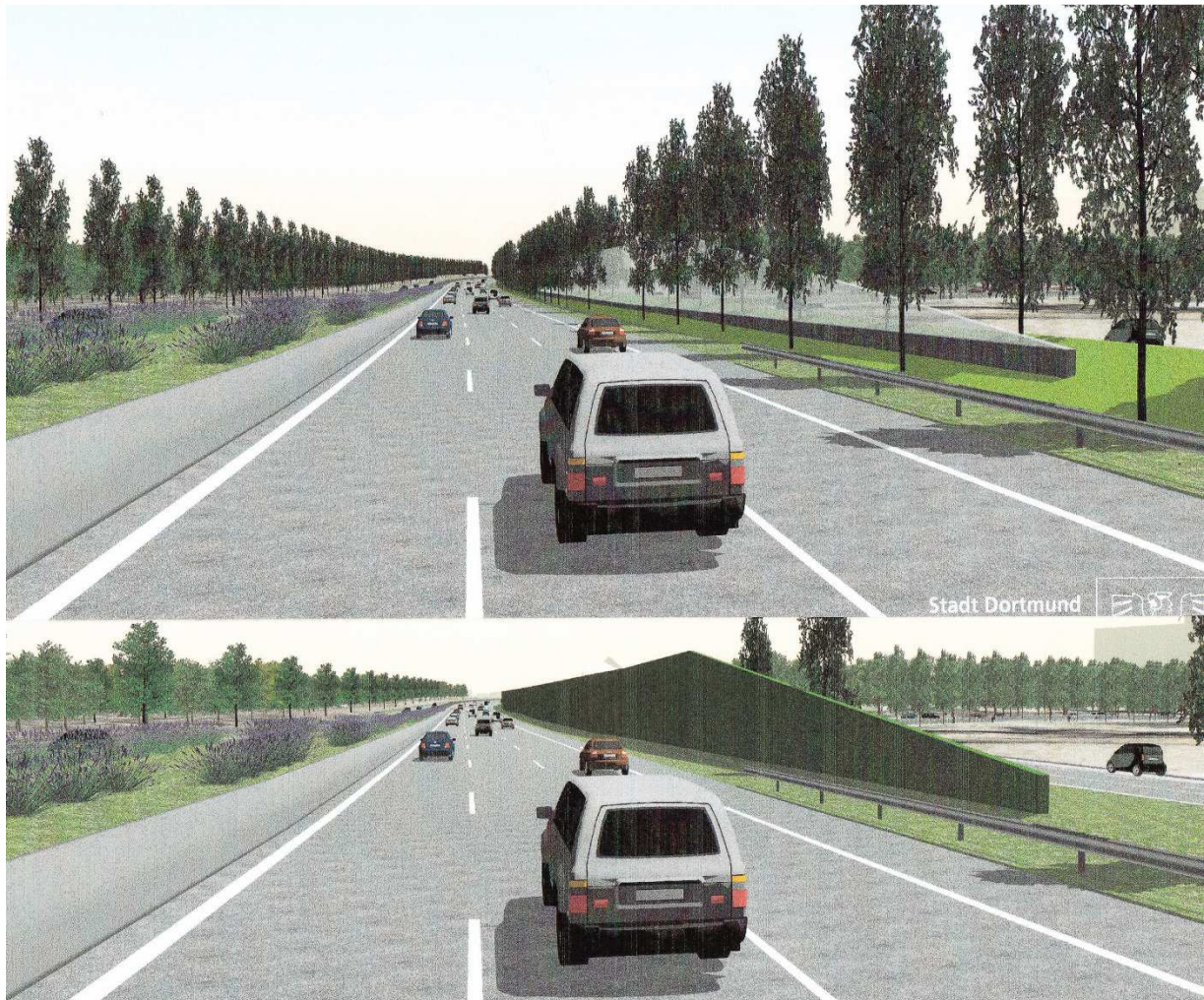
**Im Ergebnis** hat die Planung eine belastbare Kostenbetrachtung überall dort zu erbringen, wo Maßnahmen mit Hinweis auf Kostengründe entschieden werden sollen. Hinsichtlich des Erfordernisses einer intelligenten Verkehrssteuerung - die auch Kosten erzeugen wird – wird hiermit vorsorglich eine Gesamt-Kosten/Nutzen-Abwägung dieser variablen Lösungsmöglichkeiten gefordert.

## 2.6 Schnelligkeit statt Gründlichkeit: Projektrealisierung behindert

Der Prozess des Planfeststellungsverfahrens seit 2009 ist zeitlich längst aus dem Ruder gelaufen, ohne dass ein Ende abzusehen wäre.

Der Planungsträger argumentiert gegenüber Forderungen zur Qualifizierung der Planung (welche sich wie bei der aktuellen Korrektur der Lärmschutzuntersuchungen) allesamt als zwingend erwiesen haben, mit dem Zeitdruck, die bereitgestellten Mittel aus der Bundesverkehrswegeplanung verbauen zu müssen.

**Im Ergebnis** besteht das Problem darin, dass die Baumittel mangels qualifizierter Planung nicht abgerufen werden konnten. Die Planfeststellungsbehörde wird gebeten, die nicht feststellungsfähigen Planungen des Deckblattes IV nicht nur zurückzureichen, sondern unterstützend empfehlende Qualitäts-Kriterien für die Wiedervorlage beizufügen, um die Verwendung der für die Region vorgesehenen Mittel zu beschleunigen.



LSW Vahleweg mit / ohne Gestaltung nach GHB A40