



Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo  
Mitglied der NRW Landesarbeitsgemeinschaft Bürgerinitiativen gegen A 44 / DüBoDo

**Sprecher: Wolfgang Czapracki-Mohnhaupt**  
Schadowstraße 12  
44801 Bochum

**Eckhard Stratmann-Mertens**  
Schadowstraße 12a  
44801 Bochum

An die  
Bezirksregierung Düsseldorf  
Dezernat 53  
zum Aktenzeichen 53.32-02/02  
Fischerstraße 2  
  
40477 Düsseldorf

**5. Juli 2002**

## **Einwendungen**

**der Bürgerinitiative *Bochum gegen die DüBoDo***

**gegen das**

### **Planfeststellungsverfahren**

**gem. § 17 FStrG**

### **A 40**

Ausbau der A 40 im Bereich der Anschlussstelle Gelsenkirchen  
von Bau-km 0 + 070,000 bis Bau-km 1 + 274,670 (Stadtgrenze Bochum)  
inklusive Anbindung der B 227

gemäß Öffentlicher Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Essen  
58. Jahrgang, Nr. 17, vom 26. April 2002

INHALT		
	Seite	Ziffern
<b>Vorwort</b>	3	
<b>0 Einwendungen zum Verfahren</b>		
0.1 Einwendungen zur „Öffentlichen Bekanntmachung“	5	1 - 6
0.2 Einwendungen zum Verfahrensablauf	9	7 - 10
<b>1 Allgemeines zur Baumaßnahme</b>		
1.1 Planerische Beschreibung	12	11 - 12
<b>5 Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt</b>		
5.1 Mensch, Wohn- und Wohnumfeld	13	12 - 18
<b>6 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen</b>		
6.1 Mensch	18	19 - 24
<b>10 Gesamtbewertung der Baumaßnahme im Rahmen der Kosten-Betrachtung</b>		
10.1 Kosten der Baumaßnahme	21	25 - 34
<b>Unterschriften</b>		

Hiermit erheben wir, die unterzeichnenden Bürgerinnen und Bürger sowie Mitglieder der Bürgerinitiative *Bochum gegen die DüBoDo*, **Einwendungen gegen Planung, Bau und Planfeststellung** für den Ausbau der A 40.

Unsere Einwendungen - insgesamt 28 Seiten, ein Unterschriftenblatt und als Anlage vier Einwendungsschriften gegen den Neubau der A 44 sowie Ausbauabschnitte der A 40 - richten sich gegen jede Ausbauart der A 40, gleichgültig auf welcher Trasse und in welcher Form. Im Ruhrgebiet existiert schon jetzt das dichteste Autobahnnetz von ganz Europa. Der Bau von weiteren Autobahnen und deren Ausbau in dieser Region ist abwegig.

Darüber hinaus richten sich unsere Einwendungen auch gegen das Verfahren und die *Art und Weise der geplanten Realisierung*. Selbst wenn man unterstellen würde, der Ausbau der A 40 wäre als solcher sachgerecht, zeigt die vorgelegte Planung derartig viele Rechtsbrüche, Unzulänglichkeiten und Fehler, dass der Ausbau der A 40 jedenfalls **so** unter keinen Umständen realisiert werden kann und darf.

**Planung und Realisierung verletzen uns schwer und unerträglich in unseren Rechten und rechtlich geschützten Interessen.**

Soweit in unserem Einwendungsschreiben Änderungs- und / oder Verbesserungsvorschläge bei einer Realisierung gemacht werden, bedeutet dies *keine* Zustimmung zum Ausbau der A 40, sondern lediglich einen *Beitrag zur Schadensminimierung* unter besonderer Berücksichtigung unserer Rechte und rechtlich geschützten Interessen.

Wir rügen die *Verletzung unserer Rechte* aus Artikel 1 bis 19 und aus Artikel 20 und 103 des Grundgesetzes (z. B. Rechtsstaatsprinzip, Sozialstaatsprinzip, faires Verfahren, rechtliches Gehör).

Wir rügen auch die Verletzung unserer Rechte auf Gesundheit, z. B. auf Schutz vor Krebserkrankungen und Lärmerkrankungen, auf Erholung, Freizeit, Arbeit, auf gesundes Arbeits- und Wohnumfeld, auf Eigentum, auf Besitz, auf Nutzung, auf Denkmalschutz, auf saubere Luft, auf sauberes Wasser.

Planung und Realisierung des Ausbaus der A 40 sind kein Beitrag zum Allgemeinwohl, sondern stehen in *Widerspruch zum Allgemeinwohl*.

Bei unseren Einwendungen beziehen wir uns zunächst auf die Einwendungsschriften der Bürgerinitiative *Bochum gegen die DüBoDo* vom 02. April 2002 sowie die von Volker Frielinghaus und anderen vom 2. April 2002, jeweils gerichtet an die Bezirksregierung Arnsberg und an die Stadt Bochum, betreffend die Planfeststellung für den Neubau der A44 von Baukilometer 19+980 bis Baukilometer 22+860 gemäß öffentlicher Bekanntmachung Nr. 16/02 der Stadt Bochum;

weiterhin auf die Einwendungsschrift der Bürgerinitiative *Bochum gegen die DüBoDo* vom 5. Juni 2002 betreffend die Planfeststellung für den Ausbau der A 40 von Bau-km 0 + 000 bis Bau-km 3 + 100 in Bochum-Wattenscheid gemäß Öffentlicher Bekanntmachung Nr. 51 / 02 der Stadt Bochum,

sowie auf die Einwendungsschrift der Bürgerinitiative *Bochum gegen die DüBoDo* vom 26. Juni 2002 betreffend die Planfeststellung für den sechsstreifigen Ausbau der A 40 westl. AS Bochum Stahlhausen bis östl. AS Bochum Stahlhausen einschl. Umbau der AS Bochum-Stahlhausen und Anschluss des Donezk-Ringes (später ggfls. A 441) an die A 40 von Bau-km 3+100 bis Bau-km 5+550 gemäß Öffentlicher Bekanntmachung 68/02 der Stadt Bochum.

**Diese vier Einwendungsschreiben – die wir als Anlage beifügen - unter Einschluss der in Bezug genommenen Unterlagen machen wir ausdrücklich zum Bestandteil unserer heutigen Einwendungen. Diese rechtswidrig auseinander gerissenen Verfahren stellen auch eine rechtliche und sachliche Einheit dar.**

Die Einwendungen im Einzelnen werden in Anlehnung an die Gliederung des Erläuterungsberichts (Anlage 1) aufgeführt.

## 0 Einwendungen zum Verfahren

### 0.1 Einwendungen zur „Öffentlichen Bekanntmachung“

**0.1. 1 Das Planfeststellungsverfahren ist unter Verstoß gegen die einschlägigen Vorschriften des FStrG und des VwVfGNW in Bochum nicht öffentlich bekannt gemacht worden. Die Planunterlagen sind unter Verstoß gegen die einschlägigen Vorschriften des FStrG und des VwVfGNW in Bochum nicht ausgelegt worden. Bekanntmachung und Auslegung sind für Bochum vor Durchführung eines Anhörungstermins nachzuholen.**

Das Planfeststellungsverfahren für den Essener A 40-Ausbau hätte auch in Bochum öffentlich bekannt gemacht werden, und die Planunterlagen hätten auch in Bochum ausgelegt werden müssen.

Nach den einschlägigen Vorschriften für das Planfeststellungsverfahren erfolgt die **„Auslegung des Plans in den Gemeinden, in denen sich das Vorhaben voraussichtlich auswirkt“**. Zuvor haben **„die Gemeinden, in denen der Plan auszulegen ist, ... die Auslegung mindestens eine Woche vorher ortsüblich bekanntzumachen“**.

Der Planfeststellungsabschnitt endet zwar an der Stadtgrenze Essen/Bochum.

**Die heute gültigen Vorschriften beschränken die Auslegung aber gerade nicht – wie noch frühere Straßengesetze - auf die Gemeinden, in deren „Bereich die Straße liegt“.**

Durch die Führung des Planabschnitts bis an die Stadtgrenze wird gerade hier ein Zwangspunkt zum weiteren A 40-Ausbau auch im angrenzenden Gebiet der Stadt Bochum gesetzt. Bei einer Begrenzung des A 40-Ausbaus auf Essener Gebiet entstünde gerade an der Grenze ein „Flaschenhals“, der auf Essener Stadtgebiet zum Dauerstau führen müsste. Damit entsteht der Zwang, den Ausbau auch in Bochum fortzusetzen.

Die gegenseitige Abhängigkeit der A 40-Ausbau-Abschnitte in Essen und Bochum wird durch die Angaben im Erläuterungsbericht und die zugrundegelegten Verkehrsgutachten deutlich.

Ebenso belegt diese Abhängigkeit der zeitliche Zusammenhang der Planfeststellungsverfahren – immerhin ist der 6-streifige Ausbau der A 40 ab AS Gelsenkirchen bis Stadtgrenze Bochum schon 1993 in den „vordringlichen Bedarf“ aufgenommen worden, soll aber erst jetzt, in Zusammenhang mit der „Bochumer Lösung“, realisiert werden.

Im Erläuterungsbericht heißt es zunächst: *„Im Anschluss an die Stadtgrenze plant die Niederlassung Bochum in einem anderen Verfahren den sechsstreifigen Ausbau bis zur Anschlussstelle Bochum-Stahlhausen“* (Bl.1) Zur Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse wird sodann Bezug genommen auf das für den Fall „eines durchgehenden sechsstreifigen Ausbaues der A 40 von der AS Gelsenkirchen bis zur AS Bochum-Stahlhausen, inklusive der planfreien Verknüpfung mit der Stadtautobahn als AK Bo-West“ prognostizierten Verkehrsaufkommen im Bereich des AS Gelsenkirchen (Bl.2). Bei dem 6-streifigen A 40-Ausbau in Wattenscheid bis zur AS Bo-Stahlhausen und dem sog. „West-Kreuz“ handelt es sich um 2 Bausteine der sog. „Bochumer Lösung“. Die von IVV Aachen erstellten Verkehrsgutachten zur „Bochumer Lösung“ von 1998 und 1999 werden dann auch bei den Gutachten aufgelistet, die ausdrücklich als *„für den Plan erstellt“* (Bl.5) ausgewiesen werden.

Sind A 40-Ausbau in Essen und Umsetzung der „Bochumer Lösung“ (einschließlich A 40-Ausbau bis AS Bo-Stahlhausen und Außenring-Verknüpfung mit der A 40 durch das „Westkreuz“) aufgrund der zugrundeliegenden Gutachten und Verkehrsprognosen aber als Planungs-Paket zu verstehen, wirkt sich der A 40-Ausbau in Essen zwangsläufig auch in Bochum aus.

**Die Vorschriften über Auslegung der Planunterlagen und deren Bekanntmachung in den Gemeinden, in denen sich der Plan auswirkt, dienen neben öffentlichem Interesse unter dem Gebot des rechtlichen Gehörs auch dem Rechtsschutz der in den jeweiligen Gemeinden betroffenen BürgerInnen.**

Wir beantragen daher,

**vor Durchführung des Anhörungstermins die Auslegung der Planunterlagen für den A 40-Ausbau auf Essener Stadtgebiet in Bochum nachzuholen.**

Die Nachholung von Bekanntmachung und Auslegung ist erforderlich, weil den Bochumer BürgerInnen mangels Bekanntmachung die Einleitung des Planverfahrens in Essen und die dortige Auslegung verborgen geblieben sind.

Ohne Auslegung der Unterlagen in Bochum wird allen Bochumer BürgerInnen von vornherein ihr Recht genommen, im unmittelbar anschließenden, lediglich durch die gedachte Linie der Stadtgrenze vom Bochumer A 40-Ausbauabschnitt getrennten Abschnitt des A 40-Ausbaus in Essen Einwendungen zu erheben.

**Ohne Kenntnis sämtlicher Planunterlagen sind die Bochumer BürgerInnen – und damit auch die UnterzeichnerInnen dieser Einwendungsschrift – daran gehindert, Einwendungen unter allen Gesichtspunkten zu erheben, die in Betracht kommen.**

**Die Entscheidung in jedem einzelnen Abschnitt hat aber für die Betroffenen in den übrigen Abschnitten Vorentscheidungscharakter. Um zu verhindern, dass durch die zeitlich zuvor eingeleiteten Planverfahren bereits Zwangspunkte gesetzt werden, die für die weiteren Abschnitte keine Wahlmöglichkeit mehr zulassen, muss der in einem Planabschnitt Betroffene auch in den übrigen Planabschnitten Einwendungen erheben.**

**Vorsorglich beantragen wir zur nachträglichen Berücksichtigung der Rechtsschutzbelange der UnterzeichnerInnen dieser Einwendungsschrift, den UnterzeichnerInnen einen vollständigen Satz der Planunterlagen im Original kurzfristig auszuhändigen,**

hilfsweise,

**den UnterzeichnerInnen einen vollständigen Satz der Planunterlagen als Farbkopie kurzfristig auszuhändigen,**

äußerst hilfsweise,

**den UnterzeichnerInnen einen vollständigen Satz der Planunterlagen im Original zur Herstellung von Kopien kurzfristig auszuhändigen.**

**0.1. 2** Die „Öffentliche Bekanntmachung“ des Vorhabens ist zwar im Amtsblatt der Stadt Essen publiziert. Dies reicht aber nicht aus.

**0.1. 3** Die „Öffentliche Bekanntmachung“ ist nicht von der zuständigen Stelle publiziert.

Vorbehaltlich einer weiteren Prüfung bemängeln wir zunächst vorsorglich die (verfassungs-) rechtliche Ermächtigungsgrundlage dafür, dass eine Gemeinde – hier die Stadt Essen – die Veröffentlichungsbefugnis für eine bundesrechtliche Maßnahme besitzen soll, die formell in Bundesauftragsverwaltung geplant ist.

**0.1. 4** Vorbehaltlich weiterer Prüfung bezweifeln wir die (verfassungs-) rechtliche Ermächtigungsgrundlage für das Tätigwerden des „Landesbetriebes Straßenbau NRW“, der laut „Öffentlicher Bekanntmachung“ die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens beantragt hat.

Vorbehaltlich weiterer Prüfung wäre nach bisheriger Praxis die zuständige Stelle die Straßenbauabteilung des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe, die auch bei früheren einschlägigen Verfahren tätig geworden ist und deren Zuständigkeit bislang unbestritten war.

Noch am 23. März 1998 hat die Landesstraßenbauverwaltung Einwender wie folgt über die Zuständigkeit belehrt: *„Nach § 1 Absatz 2 der Verordnung zur Durchführung des Bundesfernstraßengesetzes werden die Aufgaben der Straßenbaubehörde im Sinne des Bundesfernstraßengesetzes von den Landschaftsverbänden, soweit die Gemeinden Träger der Baulast sind (§ 5 Absatz 2-3 Fernstraßengesetz), von diesem wahrgenommen. Das Westfälische Straßenbauamt Bochum ist die örtlich zuständige Dienststelle des Landschaftsverbandes Westfalen – Lippe für den Neubau.“*

**0.1. 5** Im Übrigen ist die Kilometerangabe insofern nicht ausreichend bezeichnet, als die öffentliche Bekanntmachung auf den „Baukilometer“ abstellt.



Richtig wäre es demgegenüber, auf die laufende amtliche Kilometerbezeichnung der A 40 abzustellen. Bekanntlich haben alle Autobahnen, so auch die A 40, eine durchlaufende Kilometerbezeichnung. Diese ist in den einschlägigen amtlichen öffentlichen Karten verzeichnet und kann im Übrigen auch von jedem Nutzer der A 40 beim Befahren der A 40 am Straßenrand abgelesen werden. Diese amtliche Bezeichnung wäre auch der richtige Bezugspunkt für eine öffentliche Bekanntmachung.

### **0.1. 6 Die Planung ist auch deshalb fehlerhaft, weil die einschlägigen Vorgaben der Agenda 21 nicht berücksichtigt worden sind.**

1992 auf der Konferenz für Umwelt und Entwicklung der Vereinten Nationen in Rio de Janeiro beschlossen, fordern sie die einschlägigen staatlichen und kommunalen Stellen auf, in einen Dialog mit den Bürgern zu treten und gemeinsam mit ihnen Wege zu einer ökologisch-, ökonomisch- und sozial-nachhaltigen Entwicklung zu suchen. Dieser Dialog – hier Lösung der Verkehrsprobleme – hat noch nicht stattgefunden und müsste zuvor eingeleitet werden. Auch die Ziele der Bundesregierung zur Reduzierung des CO<sub>2</sub> –Ausstoßes sind bei der vorliegenden Planung noch nicht berücksichtigt.

## **0.2 Einwendungen zum Verfahrensablauf**

### **0.2. 7 Der sechsstreifige A 40-Ausbau stellt eine offensichtlich unzulässige Abschnittsplanung dar und schafft an seinem östlichen Ende (Stadtgrenze Essen/Bochum) den Zwang zum weiteren Ausbau nach Osten.**

Jede Abschnittsbildung muss sich inhaltlich rechtfertigen lassen. Die Bildung von Teilabschnitten muss das Ergebnis planerischer Abwägung sein.

Einerseits dürfen die Teilabschnitte nicht ohne sachlichen Bezug auf eine konzeptionelle Gesamtplanung gebildet werden. Andererseits bedarf der jeweilige Streckenabschnitt der eigenen Rechtfertigung. Der jeweilige Teilabschnitt muss eine insoweit selbständige Verkehrsfunktion besitzen. Dies ist nur der Fall, wenn der

Teilabschnitt auch dann noch planerisch sinnvoll ist und bleibt, wenn sich die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögert oder schließlich ganz aufgegeben werden sollte.

Ohne A 40-Ausbau auf Bochumer Stadtgebiet würde an der Stadtgrenze Essen/Bochum ein „Flaschenhals“ entstehen, der einen Dauerstau nach sich ziehen würde. Es würde ein Zwangspunkt entstehen, der den Weiterausbau über die Stadtgrenze nach Osten gerade erforderlich machen würde.

**0.2. 8            Eine Planfeststellung aufgrund der vorgelegten Planung ist auch deshalb rechtswidrig, weil der geplante A 40- Feststellungsabschnitt in einer Länge von nur 1,2 km nach dem Bundesfernstraßengesetz zu kurz ist.**

Das Fernstraßenrecht geht davon aus, dass es sich auch um *Fernstraßen* handelt. Gleichwohl verlangt das geltende Recht nicht, dass eine Autobahn zugleich in einem Stück etwa von Aachen bis nach Kassel planfestgestellt werden muss. Selbstverständlich lassen sich in legaler Weise auch Abschnitte bilden. Sie müssen aber jeweils u.a. eine Mindestabschnittslänge besitzen, die der Straße auch einen *Fernstraßen*charakter verleiht. Insbesondere dürfen diese Teilabschnitte nicht die Länge von lediglich einer Dorfstraße besitzen.

**Die Teilabschnitte dürfen auch deshalb nicht zu kurz bemessen sein, um den Rechtsschutz der Bürger nicht zu beeinträchtigen. Insbesondere ist auch die praktizierte „Salami-Taktik“ rechtswidrig.**

Diese wird von uns, allen einschlägigen weiteren Bürgern, von allen Bürgerinitiativen, ebenso auch von vielen kommunalen und staatlichen Stellen, aber auch von den Gerichten bereits seit 3 Jahrzehnten kritisiert. Mit der Salami-Taktik bezweckt die Straßenbauverwaltung in illegaler Weise, die Einheitsfront der anliegenden Bürger aufzureißen, zu zerschneiden und zu parzellieren. Insbesondere achtet die Landesstraßenbauverwaltung auch darauf, dass überall künstliche *Zwangspunkte* geschaffen werden mit der Folge, dass es jeweils angeblich nur um den sogenannten „Lückenschluss“ geht. Diese Taktik praktiziert die Landesstraßenbauverwaltung auch im vorliegenden Fall.

Ein weiteres Mittel der Landesstraßenbauverwaltung mit der rechtswidrigen Zielrichtung, den Widerstand der Anlieger zu zerschlagen, ist dieses, die Abschnitte so kurz und jeweils so zu bilden, dass ein gerichtlicher Widerstand der Bürger illegal minimiert wird. Dies geschieht u. a. dadurch, dass die Abschnittsbildung so erfolgt, dass nach Möglichkeit nur wenige Anlieger fachlich, rechtlich, nervlich und finanziell in der Lage sind, erfolgreich Widerstand zu leisten. Dies geschieht auch im vorliegenden Fall. Zweck dieser Vorgehensweise ist dann die offizielle Deklamation, angeblich seien alle für den Bau, nur ein einziger Querkopf sei dagegen. Das komplexe großräumige Sachproblem verkommt so zu einem individuellen Privatproblem.

Durch Anwendung der Scheibchenmethode (Salami-Taktik) soll ein effektiver Rechtsschutz für die Betroffenen unterlaufen und deren verfassungsrechtlicher Anspruch auf rechtliches Gehör verletzt werden. Bundesverfassungsrichter Dr. Simon hat schon 1977 seine ernsthaften Bedenken gegen eine solche Zerstückelung in Teilgenehmigungen geäußert<sup>1</sup>

## **0.2. 9            Wir wenden uns dagegen, dass die Straßenbauverwaltung die illegale Verfahrens-Zersplitterung dadurch noch weiter steigert, dass sie auf Essener Gebiet einen weiteren A 40-Verfahrensabschnitt gebildet hat.**

Nun kommt noch ein viertes Verfahren auf Essener Stadtgebiet hinzu, von dem die betroffenen Bochumer BürgerInnen nur durch Zufall erfahren haben, da die Auslegung der Planfeststellung in Bochum mit fadenscheinigen Gründen nicht bekannt gemacht worden ist.

## **0.2. 10            Der Planverfasser bedient sich zur Realisierung der „Bochumer Lösung“ einer unzulässigen Salamitaktik.**

Damit sich die vom Planverfasser unterstellten segensreichen Auswirkungen der A 40-Ausbauten voll entfalten können, sind folgende Baumaßnahmen erforderlich:

---

<sup>1</sup> Rechtsnormen und ihre Anwendung im Umweltschutz – Tagung der Evangelischen Akademie Bad Boll vom 02. bis 04. Dezember 1977, Protokolldienst der Evangelischen Akademie Bad Boll 1/1978 Seite 100.

- 6-streifiger Ausbau der A 40 zwischen der Anschlussstelle Gelsenkirchen und der Stadtgrenze Essen / Bochum (= etwa 1,2 km)
- 6-streifiger Ausbau der A 40 zwischen der Stadtgrenze Essen / Bochum und dem östlichen Ende des gegenwärtigen Planfeststellungsabschnitts (= 3,1 km)
- 6-streifiger Ausbau der A 40 zwischen dem östlichen Ende des gegenwärtigen Planfeststellungsabschnitts und Bau-km 5+500 einschließlich „Westkreuz“ (= 2,4 km),
- Ausbau / Neubau der A 44 zwischen Bau-km 19+980 und Bau-km 22+860 des Planfeststellungsverfahrens DüBoDo / Querspange (= 2,9 km)
- obsolet gewordener Planfeststellungsabschnitt östlich Bau-km 22+860 des Planfeststellungsverfahrens DüBoDo / Querspange (=0,490 km).
- Aufstufung (und Ausbau) des Bochumer Außenringes zur Autobahn

**Für den Neu- oder Ausbau von etwa 16 km Autobahn werden also 6 gesonderte Planfeststellungsverfahren durchgeführt.**

Diese Art der Planung ist darauf angelegt, ohne Rücksicht auf die dabei verschwendeten Ressourcen die Betroffenen zu zermürben und so ihre Beteiligungsrechte auszuhebeln.

## **1.0 Allgemeines zur Baumaßnahme**

### **1.1 Planerische Beschreibung**

**1.1. 11 In den Planfeststellungsunterlagen fehlen Angaben über die Kosten-Nutzen-Analyse der Ausbaumaßnahme so gut wie vollständig. Wir fordern daher detaillierte Informationen über die Projektbewertung dieser Maßnahme sowohl gemäß gültigem Bundesverkehrswegeplan 1992 als auch für den in Arbeit befindlichen Bundesverkehrswege-**

**plan 2003 – bis spätestens vier Wochen vor Beginn des Erörterungstermins.**

Sowohl nach dem gültigen BVWP 1992 als auch bei dem projektierten BVWP 2003 ist eine Gesamtbewertung nach gesamtwirtschaftlichen, ökologischen, städtebaulichen und „zusätzlichen“ Kriterien vorgeschrieben. Wir fordern detaillierte Informationen über die Kosten-Nutzen-Analyse gemäß BVWP '92 für das infragestehende Projekt einschließlich seines Kosten-Nutzen-Koeffizienten.

**Wir behalten uns Widerspruch gegen diese Kosten-Nutzen-Analyse vor; dies auch unter dem Gesichtspunkt, dass der BVWP alle fünf Jahre fortgeschrieben werden muss.**

## **5 Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt**

### **5.1 Mensch, Wohn- und Wohnumfeld**

**5.1.12 Durch die geplante Baumaßnahme, die die sogenannte "Bochumer Lösung" komplettiert, wird bisher hier kaum vorhandener überregionaler Verkehr in dicht bebaute und in vielen Jahren gewachsene Wohngebiete gezogen. Den Ausbau der A 40 und die "Bochumer Lösung" nicht zu realisieren, ist die beste Lärmschutzmaßnahme.**

Die Realisierung des 6-streifigen Ausbaus der A 40 schafft dem Durchgangsverkehr – und hier besonders dem Schwerlastverkehr – die dann kürzeste Verbindung von Süddeutschland über die A 45 und von den Ostgrenzen Deutschlands (Görlitz/Dresden bzw. Tschechien/Prag) zu den Überseehäfen Antwerpen, Rotterdam und nach England.

Der LKW-Verkehr wird vor allem außerhalb der Berufsverkehrszeiten und nachts überproportional zunehmen. Hier darf nicht unerwähnt bleiben, dass die LKW nach dem Stand der Technik mit Navigations- und Leitsystemen ausgerüstet sind, die dem Fahrer die jeweils verkehrsgünstige Strecke über Monitor und akustisch anzeigen. Auch Stauumgehungen werden angezeigt, so dass mit zusätzlicher Belastung von Umgehungsstraßen in Wohngebieten gerechnet werden muss.

Im Mai 2002 wurde von der zuständigen EU-Kommission in Brüssel die Forderung gestellt, das bisher geltende LKW-Fahrverbot an Wochenenden und Feiertagen in Deutschland aufzuheben. Die Politik in Deutschland hat bisher nicht bewiesen, dass sie entsprechende Forderungen der EU-Gemeinschaft erfolgreich abwehren konnte.

Dieser Gesichtspunkt, d.h. drohender enormer LKW-Verkehr auf deutschen Autobahnen an Wochenenden und Feiertagen und zusätzliche Staus in Ferienzeiten, ist bei den vorliegenden Planungen nicht berücksichtigt.

Durchgangsverkehr mitten durch Wohngebiete zu leiten widerspricht jeder Logik, denn der allgemeine Trend geht eindeutig dahin, dem Verkehr Ortsumgehungen anzubieten.

**5.1. 13 Die als Anlage 14 vorgelegte "Schadstoffabschätzung nach MLuS" legt zur Beurteilung bestimmter Schadstoffimmissionen (wie z.B. der Feinstaubfraktion PM<sub>10</sub>) nicht die Grenzwerte der Richtlinie 1999/30/EG zugrunde, die bis zum 19. Juli 2001 verbindlich in nationales Recht umzusetzen war, bzw. die Grenzwerte der Richtlinie 2000/69/EG, die bis zum 13. Dezember 2002 in nationales Recht umgesetzt sein muss.**

**Sie ist damit grob rechtsfehlerhaft.**

Nach der Richtlinie 1999/30/EG obliegt es den Mitgliedstaaten der EU, durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass die in der Richtlinie festgelegten Grenzwerte für Feinstäube (PM<sub>10</sub>), Schwefeldioxid, Stickoxide und Blei zum jeweiligen Gültigkeitsdatum eingehalten werden. Diese Richtlinie war gemäß ihrem Artikel 12 bis zum 19. Juli 2001 verbindlich in nationales Recht umzusetzen. Schon ab dem 1. Januar 2005 muss demnach zum Schutz der menschlichen Gesundheit für Feinstäube (PM<sub>10</sub>) ein Jahresmittelwert von 40 µg/m<sup>3</sup> bzw. ein 24-Stunden-Grenzwert von 50 µg/m<sup>3</sup> mit maximal 35 Überschreitungen pro Kalenderjahr eingehalten werden. Ab dem 1. Januar 2001 müssen jedoch die Mitgliedsstaaten durch geeignete Maßnahmenpläne entsprechend Artikel 8 der Rahmenrichtlinie 96/62/EG bzw. Erwägungsgrund (7) der RL 1999/30/EG sicherstellen, dass mittels festgelegter jährlicher Toleranzmargen diese Grenzwerte durch eine schrittweise Reduktion

bis zum 1. Januar 2005 wirklich eingehalten werden können. Für weitere Stoffe wie z.B. für NO<sub>2</sub> muss dagegen ein 1-h-Grenzwert von 200 µg/m<sup>3</sup> mit maximal 18-maliger Überschreitung im Kalenderjahr bzw. ein Jahresmittelwert von 40 µg/m<sup>3</sup> wie auch der Benzolgrenzwert von 5 µg/m<sup>3</sup> erst ab dem 1. Januar 2010 eingehalten werden. Zu diesem Datum soll auch ein PM<sub>10</sub>-Richtgrenzwert von nur noch 20 µg/m<sup>3</sup> erreicht werden.

Nach der konsolidierten Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs ist die nationale Gültigkeit dieser Grenzwerte unabhängig vom tatsächlichen Datum ihrer nationalen Umsetzung (z.B. Kabinettsentscheidung vom 26.06.02 zur neuen TA Luft). Allein entscheidend ist das in der Richtlinie jeweils genannte Datum, hier also für die Richtlinie 1999/30/EG der 19. Juli 2001, bis zu dem die Richtlinie spätestens in nationales Recht hätte umgesetzt sein müssen. Weiterhin bedeutsam ist die Tatsache, dass nach der konsolidierten Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs diesen Grenzwerten zum Schutze der menschlichen Gesundheit ein drittsschützender Charakter zuerkannt werden muss; **für betroffene Bürgerinnen und Bürger resultiert daraus also ein Klagerecht.**

In der mit Datum vom 25.01.2002 als Anlage 14 vorgelegten Schadstoffabschätzung werden als Beurteilungswerte dagegen in fehlerhafter Weise die Werte der alten TA Luft von 1986 bzw. der 23. BImSchV zugrundegelegt. Da dieses Vorgehen im Gegensatz zur Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs steht, **ist die vorgelegte Anlage 14 damit grob rechtsfehlerhaft.**

**5.1. 14 Am Beispiel der Feinstäube (PM<sub>10</sub>) bzw. anhand von NO<sub>2</sub> kann exemplarisch gezeigt werden, dass der Ausbau der A 40 den Vorgaben der Richtlinie 1999/30/EG diametral zuwider verläuft, da damit ein Anstieg und nicht eine Reduktion der überhöhten gesundheitsschädlichen Feinstaubkonzentrationen zu erwarten ist. Ganz im Gegensatz zu den in Artikel 7 bzw. 8 der Rahmenrichtlinie 96/62/EG bzw. Artikel 5 der 1. Tochterrichtlinie 1999/30/EG geforderten Maßnahmen zur Senkung einer unzumutbaren und gesundheitsschädlichen Luftbelastung werden die durch die absehbare Verkehrszunahme verursachten Gesundheitsgefahren für die Bevölkerung im Nahbereich der A 40 nochmals dramatisch erhöht.**

Eine Reduzierung der Feinstaubkonzentrationen in der Umgebungsluft ist deshalb von so großer Bedeutung für den Schutz der menschlichen Gesundheit, da nach der übereinstimmenden Einschätzung aller bedeutenden für die Gesundheitsbewertung zuständigen internationalen Organisationen (wie der WHO, der US.EPA, der NCEA, dem HEI und den Bewertungsgremien der EU) **ein Anstieg der Feinstaubkonzentrationen (PM<sub>10</sub>) um 10 µg/m<sup>3</sup> mit einem Anstieg der allgemeinen (d.h. nicht unfallbedingten) Mortalitätsrate zwischen 0,5 bis 1 % verbunden ist.**

Nachzulesen ist dies z.B. in der europäischen APHEA-Studie (Katsouyanni et al.1997), in der amerikanischen NMMAPS-Studie (Samet et al. 2000) oder auch in der von Levy et al. im Jahr 2000 vorgelegten Meta-Analyse von 29 Studien in Europa, Nord- und Süd-Amerika. (Siehe z.B. die HEI Perspectives von Juni 2001, [www.healtheffects.org](http://www.healtheffects.org)).

**5.1. 15 Es ist grob rechtsfehlerhaft, dass in der Anlage 14 weder die Vorbelastung noch die durch den A 40-Ausbau verursachte Zusatzbelastung der gesundheitsschädlichen Feinstaubkonzentrationen (PM<sub>10</sub>) untersucht und bewertet werden. Eine realitätsnahe Abschätzung liefert für die A 40-nahe Wohnbebauung eine schon jetzt vorliegende deutliche Überschreitung der PM<sub>10</sub>-Grenzwerte, die durch den geplanten Ausbau nochmals dramatisch erhöht würde. Durch den sechsstreifigen Ausbau der A 40 werden beträchtliche zusätzliche Verkehrsströme auf die A 40 gezogen, die zusätzlich zu dem allgemein für das Jahr 2015 prognostizierten erhöhten Verkehrsaufkommen nochmals zu einem deutlichen Anstieg der Luftschadstoffbelastung im Bereich der Wohnbebauung nahe der A 40 führen werden.**

Anhand der für die Messstation Essen-Ost (die in der Anlage 14 selbst verwendet wird) vorliegenden Schwebstaubmesswerte des LUA von 46 µg/m<sup>3</sup> für 2001 kann mit dem für eine verkehrsnahen Station angemessenen Umrechnungsfaktor von 0,9 eine PM<sub>10</sub>-Vorbelastung von ca. 41,4 µg/m<sup>3</sup> abgeschätzt werden. Eine aus dem Vergleich mit für andere A 40- Teilstücke durchgeführten Berechnungen mögliche Abschätzung der PM<sub>10</sub>-Zusatzbelastung liefert für die A 40-nahe Wohnbebauung dann PM<sub>10</sub>-Gesamtbelastungen von mindestens 50 bis 60 µg/m<sup>3</sup>. Der ab 1. Januar 2005 gültige PM<sub>10</sub>-Jahresmittelwert von 40 würde ebenso wie die nach



1999/30/EG erlaubte 35-malige Überschreitung des Tagesmittelwertes von 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  damit weit überschritten.

Eine bessere Abschätzung müsste jedoch für alle Komponenten die Differenz der Verkehrsbelastung zwischen Essen-Ost und der A 40-nahen Wohnbebauung nach dem geplanten A 40-Ausbau zugrunde legen und nicht nur, wie in Anlage 14 geschehen, das zusätzliche (zudem in seiner Höhe unterschätzte) Verkehrsaufkommen von ca. 19.700 Fahrzeugen (nach Bochumer Angaben werden über 30.000 zusätzliche Fahrzeuge prognostiziert) auf der A 40. Dabei muss zudem berücksichtigt werden, dass in den bisherigen Prognosen die Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der A 40 durch die Osterweiterung der EU noch in keiner Weise berücksichtigt ist.

**5.1. 16** Nach den in der Anlage 14 mit dem MLuS Modell durchgeführten Berechnungen ergibt sich für das Prognosejahr 2015 für alle untersuchten Aufpunkte im Nahbereich zur A 40 eine deutliche Überschreitung von ca. 12  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  des zum 1.1.2010 einzuhaltenden  $\text{NO}_2$ -Grenzwertes von 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . D.h. auch hinsichtlich Stickstoffdioxid werden für die Wohnbebauung im Umfeld der A 40 die Vorgaben der RL 1999/30/EG nicht eingehalten.

Wie bei der  $\text{PM}_{10}$ -Zusatzbelastung müsste bei diesen Berechnungen jedoch die reale Differenz im Verkehrsaufkommen zu Essen-Ost berücksichtigt werden (was eine noch größere Überschreitung liefern wird) bzw. auf konkreten Immissionsmessungen an den Aufpunkten aufgesetzt werden. Für alle anderen in den Luftqualitäts-Tochtrichtlinien angesprochenen Schadstoffe müsste der konkrete Nachweis der Grenzwerteinhalten im Einzelnen nachgewiesen werden. Insbesondere für Benzol erscheinen hier konkrete Belastungsmessungen in der A 40-nahen Wohnbebauung zwingend erforderlich.

**5.1. 17** Ganz im Gegensatz zu den in Artikel 7 bzw. 8 der Rahmenrichtlinie 96/62/EG bzw. Artikel 5 der 1. Tochttrichtlinie 1999/30/EG geforderten Maßnahmen zu einer Senkung einer unzumutbaren und gesundheitsschädlichen Luftbelastung werden die dadurch verursachten Gesundheitsgefahren für die Bevölkerung im Nahbereich der A 40 nochmals dramatisch erhöht.

**Nach den Artikeln 7 und 8 der Rahmenrichtlinie bzw. Artikel 5 der 1. Tochterrichtlinie 1999/30/EG steht jedoch den zuständigen Behörden bei Immissionswertüberschreitungen kein Entschließungsermessen mehr zu.**

Seitens der zuständigen Behörden sind also statt eines sechsstreifigen Ausbaus der A 40 umgehend zum Schutz der Gesundheit der betroffenen Bevölkerungen geeignete verkehrslenkende bzw. notfalls auch verkehrsbeschränkende Maßnahmen zu ergreifen, damit spätestens zum 1.1.2005 z.B. die PM<sub>10</sub>-Grenzwerte der EU wie auch die weiteren in den Tochterrichtlinien verankerten Grenzwerte eingehalten werden können. Nur dann kann das im Artikel 1 der RL 1999/30/EG genannte Ziel: *"Erhaltung der Luftqualität dort, wo sie gut ist, und Verbesserung der Luftqualität, wo dies hinsichtlich der Belastung mit Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxiden, Partikeln und Blei nicht der Fall ist"* wirklich erreicht werden.

Abschließend sei an dieser Stelle auf die in der Richtlinie 1999/30/EG gegebene Grenzwert-Definition verwiesen, in der es heißt:

*"Grenzwert" bezeichnet einen Wert, der aufgrund wissenschaftlicher Erkenntnisse mit dem Ziel festgelegt wird, schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und/oder die Umwelt insgesamt zu vermeiden, zu verhüten oder zu verringern, und der innerhalb eines bestimmten Zeitraums erreicht werden muss und danach nicht überschritten werden darf.*

## **5.1. 18            Der Ausbau der A 40 ist aus lufthygienischen Gründen unzulässig.**

Bei seriöser Betrachtung der lufthygienischen Verhältnisse hätte der Planverfasser erkennen müssen, dass für einzelne relevante Luftschadstoffe bereits die von ihm zugrundegelegte Vorbelastung die für die Beurteilung der Gesamtbelastung (Vorbelastung + Zusatzbelastung) anzuwendenden Grenz- bzw. Prüfwerte überschreitet.

## **6.0.                Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

### **6.1.                Mensch**

**6.1. 19**      **Schutzmaßnahmen für den Menschen gegen schädliche Schadstoffbelastungen kommen im Erläuterungsbericht nicht vor.**

**6.1. 20**      **Es ist nicht erkennbar, ob eine Abwägung stattgefunden hat, „ob der Dimensionierung von Lärmschutzmaßnahmen bei Neubau- bzw. Ausbaumaßnahmen die ortsspezifischen Anteilswerte oder die in der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RSL-90) ausgewiesenen Faktoren zugrunde zu legen sind“.**

Eine solche Abwägung fordert das IVV-Gutachten 1998/99 (Zitat von S. 29), da sich die „spezifischen Anteilswerte der durchschnittlichen stündlichen Belastung innerhalb einzelner Zeitbereiche an der Tagesbelastung ... im Ruhrgebiet etwas anders gestalten [ dürften] als im Überlandbereich“ (a.a.O.).

Wir erwarten für den Erörterungstermin eine ausführliche Darlegung dieses Abwägungsprozesses. Für den Fall, dass mit der RSL-90 die für den Lärmschutz ungünstigeren Faktoren zugrundegelegt wurden, fordern wir eine Korrektur der Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen.

**6.1. 21**      **Die Immissionsgrenzwerte in dB(A) sind willkürlich wesentlich höher angesetzt, als es die Immissionsrichtwerte (IRW) im Städtebau vorschreiben.**

Der Vergleich der im Erläuterungsbericht genannten Grenzwerte mit dem z.B. von der Stadt Dortmund genannten Richtwerten zeigt, dass bei Straßenbaumaßnahmen für gleiche Immissionsorte Pegelerhöhungen zwischen 4 dB und 12 dB zugelassen werden.

Das widerspricht den Erkenntnissen aus der intensiven Forschung von Medizinern über die gesundheitsgefährdende Dauerbelastung durch Straßenverkehr.

**6.1. 22**      **Es sollten im Sinne der europäischen Harmonisierung geringere maximale Grenzwerte - wie in anderen Staaten der EU - angesetzt werden.**

In anderen europäischen Staaten (Niederlande, Dänemark oder Schweiz) gelten für die gleichen verkehrstechnischen Zusammenhänge um bis zu 5 dB geringere Grenzwerte, was einer Reduktion der Lärmerzeugung auf fast ein Viertel entspricht. Zieht man noch die Werte ab, die tatsächlich den gegebenen Grenzwert täglich überschreiten und auch als tolerierbar dargestellt werden (z.B. 59 dBA gegenüber einem Sollwert von 55 dBA), so wird das Verhältnis noch krasser.

Als zumindestens ehrliche Aussage sei dabei auf die Veröffentlichung der Senatsverwaltung der Stadt Berlin hingewiesen, die unter den existierenden Bedingungen und dem Einsatz von Schallschutzmaßnahmen eine erhebliche Beeinträchtigung der Lebensqualität zugibt.

Die Ergebnisse der Arbeiten an der neuen EU-Lärmrichtlinie sind bereits veröffentlicht worden. Es ist also damit zu rechnen, dass ein wesentlich verbesserter Schutz für die Betroffenen in den Gesetzen vorgeschrieben wird. Weil auch die Bundesrepublik die EU-Maßnahmen in nationales Recht umsetzen muss und diese geplanten Vorschriften bereits jetzt schon bekannt sind, muss der „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ die schon im Jahre 2004 zu erwartenden EU-Lärmrichtlinien und -maßnahmen in ihre Planungen mit aufnehmen. Dies ist einerseits durch die absehbare Entwicklung begründet. Die Prognosewerte der Planung beziehen sich auf das Jahr 2010. Spätestens im Jahre 2007 werden aber EU-Lärmrichtlinien und EU-Maßnahmen gelten bzw. in deutsches Recht umgesetzt sein. Berücksichtigt man diesen Umstand jetzt nicht, so schafft man wissentlich und willentlich etwas, das man, wenn die Autobahn im Jahre 2010 fertig gebaut sein sollte, nicht mehr rückgängig machen kann. Der dann vorhandene Lärm wird weit über den dann zulässigen Grenzwerten liegen.

Wir fordern daher die Planungsbehörde auf, schon jetzt dem gesellschaftlichen und europäischen Auftrag Folge zu leisten.

**6.1. 23      Angesichts der offenkundig erheblichen Mängel der aktiven Lärmschutzmaßnahmen plädieren wir – für den Fall des tatsächlichen A 40-Ausbaus – für eine kombinierte Tunnel- und Einhausungslösung, zumindest in Teilabschnitten der geplanten Ausbaustrecke.**

Die „Vorstudie zur Umgestaltung der A 430/B1 im Bereich Bochum bis Dortmund (L 660)“, hg. v. MSWV des Landes NRW 1989, stellt für die hochbelastete A 40-Trasse verschiedene Lärmschutzmaßnahmen vor, die hinsichtlich Lärmschutzwirkung, städtebaulicher Einfügung und Platzknappheit in ihrer Kombination optimiert werden können. Für den Bereich des „Konfliktschwerpunktes“ Bahnhof Wattenscheid (km 1,5 – 3,0) sind zwei Alternativvorschläge vorgestellt worden; der Hauptvorschlag sieht zur Verkehrsberuhigung die Aufgabe des nördlichen Autobahn-Anschlusses Bochum-Wattenscheid vor. Von Interesse für den geplanten Streckenabschnitt sind insb. die Möglichkeiten der kombinierten Tunnellösung (für die Nordfahrbahn) mit teilweiser Einhausung (für die Südfahrbahn) oder der einseitig offenen Halbgalerie.

Wir fordern für den Erörterungstermin eine eingehende Auseinandersetzung mit konstruktiv möglichen Planalternativen zum wirksamen Lärmschutz einschl. ihres Finanzvolumens. Als Gutachter sollten die ehemaligen Bearbeiter der o.g. Vorstudie geladen werden, soweit noch möglich.

Wir behalten uns vor, im Lichte der Erörterung konkretere Forderungen zu alternativen Lärmschutzmaßnahmen zu stellen.

**6.1. 24      Wir wenden ein, dass keine Vorsorge-Planungen für den Fall vorliegen, dass sich relativ schnell nach dem Ausbau des A 40-Teilstücks herausstellen sollte, dass die Prognosen, Berechnungen und Messungen nicht belastbar waren, z.B. die Schallschutzmaßnahmen nicht den gewünschten Effekt erzielen und dadurch gesundheitliche Schäden bei der Bevölkerung entstehen.**

Wir befürchten, dass es nach der eventuellen Fertigstellung des Teilstücks der A 40 nicht mehr möglich sein wird, die von uns kritisierten Punkte zu beheben. Unseres Erachtens besteht aber eine notwendige Verpflichtung der Planungsbehörde zum vorsorglichen Schutz. Dieser muss in die Planungen einfließen. Vor allem dadurch, dass man den worst case im Sinne eines „Plan B“ planerisch dokumentiert. Das heißt: Die Planungsbehörde muss die Maßnahmen deutlich machen, die sie treffen wird, wenn sich die von ihr erwarteten Entwicklungen nicht einstellen und sich die Verkehrs- und Belastungssituation für die betroffene Bevölkerung verschlechtert.

## 10 Gesamtbewertung der Baumaßnahme im Rahmen der Kosten-Betrachtung

### 10.1 Kosten der Baumaßnahme

**10.1. 25** Durch die Baumaßnahme gibt es wirtschaftliche Nachteile vielfältiger Art, die im Rahmen der Einwendungen deutlich gemacht werden. Es gibt wirtschaftliche Nachteile für die Stadt Essen. Die Bewohner haben persönliche wirtschaftliche Nachteile.

Zum besseren Verständnis stellen wir zunächst die wirtschaftlichen Aspekte, welche im Erläuterungsbericht angesprochen werden, Punkt für Punkt in Kritik.

Wir stellen fest:

Das Verzeichnis der Unterlagen enthält keinen eigenen Punkt „Wirtschaftliche Aspekte“.

Das Inhaltsverzeichnis des Erläuterungsberichtes (Unterlage1) enthält keinen eigenen Punkt zu wirtschaftlichen Aspekten.

Die Auflistung der Gutachten (Punkt. 2.4) des Erläuterungsberichtes enthält keinen Hinweis auf wirtschaftliche Aspekte

**Formal rügen wir, dass die Unterlagen 2.4 während der Auslegung nicht zur Verfügung standen. Wir rügen, dass eine Einbeziehung für Einwendungen nicht möglich war.**

Wir stellen fest, dass wirtschaftliche Aspekte in der Planfeststellung nicht Priorität für die planerische Zielsetzung und für den Bedarf des Autobahnausbaus sind.

Wir stellen fest, dass im Erläuterungsbericht die Hauptargumente der befürwortenden politischen Gremien **nicht mehr** Gegenstand der planerischen Zielsetzungen und des Bedarfes sind und somit im Planfeststellungsverfahren gegenstandslos sind.

Somit ist ein sinnvolles Nachprüfen auf Wirtschaftlichkeit seitens des „Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ erschwert bzw. verhindert worden.

Im Erläuterungsbericht wird folgendes zu wirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgeführt:

*„Durch die angestrebte Verflüssigung des Verkehrs auf der A 40 sind künftig nicht unerhebliche volkswirtschaftliche Einsparungen bei den Nutzerkosten zu erwarten.“*

Wir stellen fest, dass der Planverfasser nicht nachweist, dass sich der Verkehr durch die Baumaßnahme verflüssigt und die dargestellten unzureichenden Verkehrsverhältnisse beseitigt. Die Behauptung des Planverfassers, es würden nicht unerhebliche volkswirtschaftliche Einsparungen bei den Nutzerkosten zu erwarten sein, ist reine Spekulation. Einen Nachweis bleibt der Planverfasser schuldig.

Wir stellen fest, dass im Erläuterungsbericht die Behauptungen nicht nachgewiesen werden, dass durch die Baumaßnahme die Häufigkeit von Staus und Verkehrsunfällen verringert werde. Der Planverfasser selbst räumt ein, dass durch die erhöhte Kapazität Verkehre zunehmen und aus dem nachgeordneten Streckennetz Verkehre nachrücken – der jetzige Zustand sich also nicht verändert.

Der Ausbau ist somit nicht zielführend. Insbesondere belegt der Planverfasser selbst, dass gesamtwirtschaftliche Schäden in dem von ihm vorgestellten Sinne **nicht beseitigt bzw. verringert** werden.

Alle Einwendungen, die die *Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo* gegen die Planfeststellung für den Neubau der A 44 bezüglich der „Bochumer Lösung“ zu wirtschaftlichen Punkten vorgetragen hat – insbesondere unter B 9.2.195 – werden hiermit ausdrücklich als Einwendungen gegen den Ausbau der A 40 übernommen.

Wir stellen fest, dass somit die Ausbaumaßnahme **keine** Verbesserung der gesamtwirtschaftlichen Verhältnisse erbringt, sondern eine Verschlechterung.

Wir stellen fest, dass durch die Ausbaumaßnahme im Umkehrschluss schwerwiegende gesamtwirtschaftliche Nachteile auf Jahrzehnte hin verfestigt und sogar

verstärkt werden, da sie keine Lösungsansätze für die vorgenannten Probleme bietet.

Wir stellen fest, dass im Planfeststellungsverfahren keine nachvollziehbaren, relevanten Aussagen zu wirtschaftlichen Aspekten gemacht wurden. Die Aussagen sind nicht stichhaltig, nicht nachprüfbar, irreführend und falsch.

**Wir erfahren weitere wirtschaftliche Nachteile durch folgende Gegebenheiten, welche durch den Autobahneubau verursacht werden. Die Nachteile treffen die Gesamtbevölkerung und verursachen gesamtwirtschaftliche Schäden.**

### **10.1. 26 Bauphase = Stauphase**

Eine Bauphase bringt erfahrungsgemäss permanente Staus. Die Bauphase macht die A 40 zur Dauer-Stau-Stelle. Da Staus nach den Aussagen gesamtwirtschaftliche Nachteile verursachen, fordern wir eine Untersuchung dieser Nachteile für die Zeit der Bauphase. Das vorhandene innerörtliche Straßennetz der Stadt Bochum und der Stadt Essen müsste den Ausweichverkehr aufnehmen, würde damit massiv in seiner Funktion gestört.

Formal rügen wir das Fehlen einer Darstellung des gesamtwirtschaftlichen Schadens, welcher während der Baumaßnahme durch die beschriebenen Auswirkungen entsteht.

### **10.1. 27 Kein Anliegerschutz während der Bauphase**

Die Planfeststellung macht keinerlei Aussagen über die Auswirkungen des Autobahnbaus während der Bauphase. Erfahrungsgemäss bringen Baumaßnahmen Lärm und Schmutz für Anlieger mit sich. Die Planfeststellung macht keine Aussagen über einen Anliegerschutz gegen solche negativen Einflüsse während der Bauphase. Die Nachteile sind als wirtschaftliche Nachteile (Minderung des Wohnwertes) einzustufen und müssten durch ausreichende Vermeidungsvorkehrungen oder durch geldwerten Ersatz entschädigt werden.



### **10.1. 28**      **Wir erwarten für den Erörterungstermin eine exakte Darstellung und Aufschlüsselung der eingeplanten Kosten für den A 40-Ausbau.**

Formal rügen wir, dass in der Planfeststellung keine detaillierten Berechnungen aller Kosten aufgestellt wurden. Für eine Planfeststellung ist ein Kostenplan zwingend, um den Umfang der wirtschaftlichen Dimension zu erfassen. Dieser Kostenplan muss u.a. die Kosten der bisherigen Planfeststellung (z.B. Kosten des „Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen“, Messungen, Gutachten usw. ), die Kosten der weiteren Planfeststellung, die Kosten des Grunderwerbs und der Entschädigung, Kosten des Natur- und des landschaftlichen Ausgleichs, Kosten der Ersatzmaßnahmen, Kosten der Architektur, Kosten des Tief- und Hochbaus, Kosten der Erdbewegungen, Kosten der Zusatzerdmassen, Kosten des aktiven und passiven Lärmschutzes, Kosten der Beseitigung von Bergbauschäden, Kosten der Beseitigung von Altlastflächen, Kosten der Trassierung, Kosten der Beschilderung usw. enthalten. Es müssen auch die Kosten für die Beseitigung von Bergbauschäden, welche z.Zt. am Nordhausenring durchgeführt werden, einbezogen werden. Erfahrungsgemäss werden bei Grossbaustellen die anvisierten Baukosten erheblich überschritten. Somit ist ein realistischer Gesamtaufschlag hinzuzurechnen.

Wir fordern einen detaillierten Kostenplan. Das Fehlen eines detaillierten Kostenplanes macht ein sinnvolles Nachvollziehen wirtschaftlicher Aspekte faktisch unmöglich.

### **10.1. 29**      **Bauphase ist kein Arbeitsmarktmotor**

Bundesautobahnbau hat im Vergleich zu anderen öffentlich Investitionen eine untergeordnete Beschäftigungswirkung. Der Einsatz großer Baumaschinen ist dominierend, die Anzahl der Beschäftigten ist von untergeordneter Bedeutung. Deswegen sind die angedachten Baumaßnahmen eher mit einem gesamtwirtschaftlichen Schaden verbunden.

### **10.1. 30 Monetäre Kosten für Staus und Verkehrsunfälle**

Wie an anderer Stelle der Einwendungen der Bürgerinitiative ausführlich begründet, bleibt der Autobahnausbau Staustraße. Da nach eigenen Aussagen des „Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ Staus und Verkehrsunfälle schwerwiegende gesamtwirtschaftliche Schäden verursachen, fehlen der Planfeststellung die konkreten Berechnungen der gesamtwirtschaftlichen Nachteile ohne Autobahnausbau im Vergleich zu der Situation mit Autobahnausbau, sowie Berechnungen etwaiger Alternativen. Aus wirtschaftlicher Sicht würden durch den Autobahnausbau Geld für Staus und Unfälle ausgegeben.

### **10.1. 31 Milchmädchenrechnungen sind unseriös**

Durch den Autobahnneubau, die Aufstufung des Außenringes, den Bau des Westkreuzes und den 6-streifigen Ausbau der A 40 würde der als innerstädtische Entlastungsstraße gebaute Außenring seine Funktion der Entlastung innerstädtischer Straßen nicht mehr erfüllen können. Es entstehen gesamtwirtschaftliche Nachteile spezifischer Art für Bochum insgesamt. Die wirtschaftlichen Kosten, die u.a. durch Überlastung der innerstädtischen Straßen entstehen sind von den Planungsbehörden zu berechnen und im Gesamtzusammenhang darzustellen. Einige Beispiele sind im Folgenden angeführt:

Beeinträchtigung des Berufsverkehrs, der geschäftlichen Verkehre (Transportdienste, Handwerkerfahrten, Zulieferverkehr für Opel/just in time - Anlieferung, Feuerwehr, Krankenfahrdienste, Taxifahrer), usw.

Die Auswirkungen wurden extrem deutlich bei der Sperrung des Außenringes (siehe Ereignis am 28.02.2002). Dabei wurden die innerstädtischen Straßen als Verbindungsstraßen ersatzweise genutzt. Das Ergebnis waren chaotische verkehrliche Zustände auf den innerstädtischen Straßen.

Der alleinige Ausbau der A 40 und der Umbau der AS Bo-Stahlhausen sowie der Anschluss des Donezk-Ringes(ohne „Bochumer Lösung“) verändert den jetzigen Status als Wirtschaftsfaktor nicht positiv; eher negativ, wenn zusätzliche Staus entstehen.

Dieser Zusammenhang muss vom Planverfasser im Bereich der AS Gelsenkirchen berücksichtigt werden.

**Formal rügen wir das Fehlen von Alternativvorschlägen für eine spürbare Gesamtentlastung der Hauptverkehrsader des Ruhrgebietes in einem Gesamtkonzept, das die Bahn und den ÖPNV einbezieht.**

Das fehlende Gesamtkonzept bezeugt, dass eine wirksame Problemlösung nicht das Ziel der Maßnahme ist.

### **10.1. 32 Konzeptionslosigkeit verursacht gesamtwirtschaftlichen Schaden**

Lärm, Abgase, die weitere Zerstörung des Wohnortes in den Wohngebieten und eine weitere Annäherung der A 40 an die Wohnungen vernichtet den Wohnwert auf weitere Jahrzehnte.

Formal rügen wir das Fehlen eines Konzeptes, um den Wohnwert zu verbessern. Eine erneute Reduzierung des Wohnwertes findet noch in einem Abstand von 1000 Metern seitlich der A 40 statt.

Wir fordern, den durch Wohnwertverluste entstehenden gesamtwirtschaftlichen Schaden als geldwerte Verluste zu berechnen und sich auf eine Entschädigung in beachtlicher Größenordnung einzustellen. Eine Wertminderung würde auch insbesondere für Vermieter (private, gewerbliche und öffentliche) entstehen, da Mietminderung der Kaltmiete seitens der Mieter erfolgen würden.

### **10.1. 33 Immobilien- und Grundstücks-Wertverluste bis zur Unverkäuflichkeit**

Immobilien- und Grundstückswerte sind in aller Regel lageabhängig. Immobilien und Grundstücke in Autobahnnähe sind minderwertig. Einige Objekte an kritischen Autobahnkonstellationen gelten als unverkäuflich. Die Wertminderung durch den Autobahnausbau wird auf Jahrzehnte zementiert. Eine Wertminderung wird für alle Immobilien und Grundstücke mindestens 1000m links und rechts der Autobahn zutreffen. Wir fordern die Planungsbehörden auf, die Wertverluste zu berechnen

und als gesamtwirtschaftlichen Schaden zu realisieren. Diese Wertverluste sind gesamtwirtschaftliche Schäden und müssten seitens des Bauträgers entschädigt werden.

**Aus wirtschaftlicher Sicht ist der Ausbau eine gigantische Immobilien- und Grundstückswert-Vernichtungsmaßnahme.**

### **10.1. 34      Kurzsichtigkeit als Prinzip**

Nur Weitsichtigkeit kann dem Wohle der Menschen dienen. Hierzu gehört ein Konzept für humane und nicht menschenverachtende (Krankheit und Tod verursachende ) Mobilität. Alle zu treffenden Investitionen müssen sich dem Prinzip der Humanität ( und nur das ist weitsichtig und effektiv und wirtschaftlich) verpflichten. Kurzsichtige Fehlinvestitionen, welche ein Loch stopfen und an anderer Stelle mehrere wieder aufbrechen, sind unwirtschaftlich. Der Autobahnausbau in Bochum und Essen löst nicht ein Problem, sondern schafft an vielen Stellen neue Probleme. Die Planungsbehörde hat die Wirtschaftlichkeit dieses Projektes nicht kurzfristigen Heilsversprechungen der befürwortenden Politiker nachzutragen, sondern langfristigen Renditegesichtspunkten zu unterwerfen.

**Formal rügen wir das Fehlen der langfristigen Renditegesichtspunkte.**

Die im Erläuterungsbericht behaupteten und nicht nachgewiesenen wirtschaftlichen Vorteile stehen den oben genannten gesamtwirtschaftlichen Schäden gegenüber.

**Formal rügen wir, dass die ausgearbeiteten gesamtwirtschaftlichen Schäden und die daraus resultierenden Kosten bisher nicht Bestandteil der Planfeststellung sind.**

Wir fordern, dass diese von den Planungsbehörden in die Planfeststellung aufgenommen und die Auswirkungen auf die Entscheidungsfindung transparent gemacht werden.

**Die Baumaßnahme darf nicht als Einzelmaßnahme betrachtet werden. Der Baumaßnahme wird hiermit vorbeugend widersprochen, wenn sie ohne den Weiterbau in Bochum durchgeführt werden sollte.**