

## **IVV-Gutachten widerlegt erneut Entlastungsversprechen durch die sog. Bochumer Lösung**

Nach Auswertung des jüngsten Gutachtens der Ingenieurgruppe IVV-Aachen "Verkehrliche Wirkung von Straßenmaßnahmen ("Bochumer Lösung") im Stadtgebiet Bochum" (Dez. 1996), in Auftrag gegeben von Landesverkehrsminister Clement, erklärt für die Bürgerinitiative Bochum gegen die DÜBODO ihr Sprecher Eckhard Stratmann-Mertens:

1. Das IVV-Gutachten zur sog. Bochumer Lösung ist in seiner "Ergebnisübersicht" eine auf Zitierfähigkeit gestylte Gefälligkeitsdarstellung im Interesse des Auftraggebers. Dies reicht von der einseitigen und politisch motivierten Auswahl der Analysemethode (Trend-Szenario) über anscheinend gezielte Rechenfehler bezüglich von Belastungswirkungen auf dem Außenring bis hin zur Übernahme der Sprachregelung des Auftraggebers (neue A40/A44-Verbindung als "Bypass").

Im Analyseteil werden die "Ergebnisse" allerdings, sogar auf der Basis der gewählten Methode, zum großen Teil von IVV selbst widerlegt, mindestens aber entscheidend relativiert.

2. Um die verkehrliche Belastung und Entlastung durch die "Bochumer Lösung" zu untersuchen, vergleicht IVV zwei Prognosevarianten für das Jahr 2010 (ohne bzw. mit "Bochumer Lösung"). Ausgangspunkt ist die geschätzte Belastung in 1995 und eine angenommene Verkehrsentwicklung gemäß einem "beeinflussten Trend-Szenario" (paralleler Ausbau der Infrastruktur für Straßen incl. Autobahnen als auch für den Öffentlichen Verkehr). Danach geht IVV bis zum Jahr 2010 von einer Zunahme des Kfz-Verkehrs in Bochum von ca. 13% aus.

Diese Verkehrszunahme, Grundlage der ganzen weiteren Untersuchung und Schlussfolgerungen, ist aber das hochgerechnete Resultat mehrerer methodischer Fehler:

a. IVV verweist selbst darauf, dass bei dem Ansatz eines gemäßigten "Ökologie-Szenarios" für die Verkehrsprognose, wie er auch im Gesamtverkehrsplan für NRW (1990) unter Mitarbeit von IVV dargestellt wurde, eine Reduktion des Kfz-Verkehrs gegenüber dem Trend-Szenario um ca. 15% möglich sei. Die Möglichkeiten einer ökologischen Verkehrspolitik, die bekannten Stauprobleme aufzulösen, werden daher in dem Gutachten von IVV - vom Auftraggeber gewollt- gänzlich ausgeblendet.

b. Die prognostizierte Verkehrsnachfrage wird aufgrund überholter Annahmen zu hoch angesetzt: in 2010 ist nicht mit einer Bochumer Bevölkerung von 401.000, sondern nur von ca. 370.000 zu rechnen. Infolgedessen werden auch der Pkw-Bestand und die Fahrleistung entsprechend niedriger ausfallen.

c. Die Steigerung der Verkehrsnachfrage durch Straßenneu- und ausbauten wird zwar von IVV gesehen, aber im Falle der "Bochumer Lösung" unterbewertet und daher nicht quantifiziert. Die Belastungszunahme infolge der "Bochumer Lösung" wird daher systematisch niedriger gerechnet.

3. Trotz dieser politisch vorgegebenen Methodenmängel kommt das IVV-Gutachten zu dem Ergebnis, daß der Kfz-Verkehr in Bochum infolge der "Bochumer Lösung" im Vergleich zum Ohne-Fall um 2 Prozent ansteigt, d.h. um ca. 170.000 Kfz-Km. Gegenüber 1995 kommt es

gar zu einem Anstieg um 1,14 Mio. Kfz-Km, d.h. um ca. 15%. Zum Vergleich: mit einer ökologischen Verkehrspolitik könnte der Kfz-Verkehr bis 2010 absolut sinken!

4. Die A 40, die ja durch den Weiterbau der DÜBODO/A44 und ihre Verbindung mit der A 40 entlastet werden soll, wird gegenüber 1995 westlich des Westkreuzes mit 25.000 Kfz/Werktag mehrbelastet (infolge des 6spurigen Ausbaus). Östlich des Westkreuzes kommt es streckenweise nur zu marginalen Entlastungen (- 6.000 Kfz/Tag), zum größten Teil aber zu gar keiner Entlastung. Das Entlastungsversprechen des Verkehrsministers für den Bochumer Norden erweist sich daher abermals als Lüge! Die schon heute gegebene Überlastung und Staufproblematik auf der A40 bleibt auch bei Realisierung der "Bochumer Lösung" bis 2010 bestehen.

5. Die innerstädtischen Stadtstraßen werden nach IVV gegenüber dem Ohne-Fall im Saldo nur um 4% entlastet, also lediglich marginal. IVV gesteht zu, dass es auf verschiedenen Zubringern, bes. im Bochumer Süden, zu mehr Verkehrsbelastungen kommen wird.

6. Der Außenring wird im Gutachten in Verbindung mit dem neuen Teilstück der DÜBODO ("Querspange") als stabiler "Bypass" für die überlastete A40 hochstilisiert mit einer Verkehrszunahme von 38%. Die eigenen Zahlen von IVV widerlegen dieses "Ergebnis" als Schönfärberei. Teilabschnitte des Außenringes werden bis zu 60%, im Bereich Westkreuz bis zu 130% mehr belastet.

Der Außenring wird in seiner Funktion als Verbindung der DÜBODO und der A40 streckenweise knapp 90.000 Kfz/Werktag aufnehmen und damit selbst zur Autobahn. Praktisch verläuft die A44 damit bis zur A40-Westkreuz. Nach Angaben von IVV werden 50,5% des Außenringes dann überlastet, d.h. staugefährdet sein. Zum Vergleich: Die Bochumer Autobahnen sind heute zu 52% überlastet. Der angebliche Bypass Außenring/DÜBODO-Teilstück leidet schon absehbar an Verkalkung. Der fortgesetzte Kollaps des Bochumer Autobahnsystems ist gerade durch die "Bochumer Lösung" programmiert.

7. Damit erweist sich die Lösung von Verkehrsminister Clement, gerade die "Bochumer Lösung" mache den Weiterbau der DÜBODO/A44 von Bochum bis Velbert überflüssig, als Täuschungsmanöver. Die prognostizierte Überlastung des Außenringes wird - wie heute diejenige der A40 - einen "Sachzwang" zur Entlastung des Außenringes gerade durch den entgeltigen Weiterbau der DÜBODO von Bochum bis Velbert erzeugen.