

Pressemitteilung vom 29.2.1996

## **Vorwurf der Entlastungslüge durch Clements Gutachter erhärtet Ministerduo Clement/Wissmann plant DÜBODO im Raum Bochum und Ratingen**

*Zu den aktuellen Informationen zum Stand der DÜBODO - Planungen von Verkehrsminister Clement erklären für die Bürgerinitiative Bochum gegen die DÜBODO Eckhard Stratmann-Mertens, Sprecher, und Frau Jutta Meiners, Mitglied der Arbeitsgruppe "Verkehrsanalyse" der Bürgerinitiative:*

### I. Analyse der IVV-Kurzinformation

1. Minister Clement stützt sich bei seinem Plädoyer für die Straßenbauprojekte der sog. Bochumer Lösung ausdrücklich auf die Ingenieurgruppe IVV-Aachen, die zu dieser Problematik im Januar 1996 eine kurze gutachterliche Stellungnahme verfasst hat ("Kurzinformation": 4 Textseiten, 4 Schaubilder). Die Verkehrsdaten und -prognosen stimmen im wesentlichen mit den aktuellen Daten der Stadt Bochum zur Verkehrsentwicklungsplanung überein, die ebenfalls auf Datenerhebungen der IVV Aachen beruhen. Das Ergebnis der Analyse dieser Daten durch die Bürgerinitiative (vgl. Pressemitteilung vom 21.2.1996) wird daher im wesentlichen durch die neueste IVV-Stellungnahme bestätigt.

2. Clement gibt vor, mit der "Bochumer Lösung" den Verkehrsengpass auf der A 40 im Bereich Bochum zu entlasten und dadurch zu einer deutlichen Entlastung der Bevölkerung im Bochumer Norden beizutragen. Die Daten aus der IVV-Kurzinformation sprechen eine völlig andere Sprache: Der geplante sechsspurige Ausbau der A 40 in Verbindung mit der Anbindung der A 40 an den Außenring und dem Weiterbau der A 44/DÜBODO ist kein Konzept zur verkehrlichen und lärmmäßigen Entlastung der A 40, wie von Minister Clement behauptet. Vielmehr stellt diese "Bochumer Lösung" die Voraussetzung dafür dar, dass die A 40 im Bereich Essen-Bochum-Stahlhausen erheblich mehr KfZ-Verkehr anziehen wird (plus ca. 20.-30.000 KfZ/Tag). Eine nennenswerte Entlastung der A 40 zwischen Bo-Stahlhausen und Bo-Harpen (A 43) ist nicht nachweisbar.

a. Die durchschnittliche KfZ-Belastung der A 40 betrug an Werktagen 1990 im Streckenabschnitt AS Gelsenkirchen - AS Bochum-Stahlhausen 90-102.000 KfZ; nach und infolge des geplanten sechsspurigen Ausbaus wird sie im Jahre 2010 110-130.000 KfZ betragen. Der Ausbau der A 40 wird also für Wattenscheid eine Mehrbelastung von ca. 20-30.000 KfZ pro Werktag erbringen. Der mit dem Ausbau versprochene Lärmschutz wird demnach für die AnwohnerInnen keine absolute Entlastung bringen, sondern höchstens den zusätzlich verursachten Lärm abhalten.

b. IVV Aachen bestätigt, dass eine Beibehaltung des vierspurigen Querschnitts der A 40 in diesem Streckenabschnitt eine wesentliche Steigerung des Verkehrs gar nicht mehr zulasse. Die für NRW prognostizierten Zuwächse im Personen- und Güterverkehr müssten dann auf öffentliche Verkehrsträger verlagert werden, sofern sie nicht auch teilweise vermieden werden können. Eine absolute Reduzierung der Lärmbelastung für die Anwohner der A 40 wäre nur durch Beibehaltung des vierspurigen Querschnitts bei gleichzeitigen Lärmschutzmaßnahmen (finanziert durch das Land) möglich.

c. Von der A 40 zwischen Bochum-Stahlhausen und der A 43 (Bo-Harpen) sollen infolge der Anbindung der A 40 an den Außenring (Wattenscheider Kreuz) ca. 20.000 KfZ/Werktag abgezogen werden. Bei näherer Betrachtung reduziert sich diese angebliche Entlastung auf die Hälfte (10.000 KfZ), da die neuen Freiräume auf der A 40 durch Rückverlagerung von Stadtverkehren wieder aufgefüllt werden. Aber selbst diese verbleibende Entlastung von ca. 10.000 KfZ/Werktag hält den genaueren Angaben aus den städtischen Verkehrsdaten nicht stand: hier kommt es in dem besagten Bereich je nach Streckenabschnitt zu Mehr- bzw. Minderbelastungen von bis zu 2000 KfZ/Werktag.

### II. A 44/DÜBODO - Planungen im Raum Ratingen und Essen

In Absprache der Minister Wissmann und Clement soll die A 44/DÜBODO gleichzeitig in zwei Richtungen ausgebaut werden: in Bochum um 5 Kilometer westwärts und im Raum Ratingen um ca. 10 Kilometer ostwärts bis Velbert.

1. Neuere bekanntgewordene Dokumente zeigen, dass die Planungen zum Weiterbau der A 44/DÜBODO auch im Raum Ratingen (zwischen der A 3 östlich von Ratingen bis zum fertigen Teilstück der A 44 bei Velbert; ca. 10 km) zügig weitergeführt werden. Der Bund lehnt die vom Land gemäß Koalitionsvertrag geforderte Alternative mit Ausbau der Landesstraßen L 422 und L 426 ab; Minister Clement sagte am 30.11.95 in seinem Gespräch mit Bundesverkehrsminister Wissmann daraufhin zu, die

"Entwurfsbearbeitung auf der Grundlage des bestehenden Planungskonzeptes" zügig weiterzuführen. Das Ziel ist die konkrete Vorbereitung und Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für diese Teilstrecke.

Bemerkenswert ist, dass sich Minister Clement in diesem Punkt zwar formal an den Koalitionsvertrag hielt ("Die A 44 (DÜBODO) wird abgelehnt. Für das im Raum Ratingen geplante Teilstück der A 44 werden Alternativen geprüft"), aber keinerlei Anstalten macht, den Planungen des Bundes Widerstand entgegenzusetzen.

2. Berücksichtigt man zudem die aktuellen Planungen des Bundes zum Ausbau der Bundesstraße B 227n im Süden von Essen und deren Anbindung an das fertige Teilstück der A 44 in Velbert, so wird derzeit an drei Stellen der Weiterbau der A 44/DÜBODO forciert. Hinzu kommt die geplante und vom Ministerduo Clement und Wissmann gewollte Weiterführung der A 44 bei Meerbusch (Rheinquerung).

### III. "Bochumer Lösung" : Übergangslösung für den Durchbau der DÜBODO von Bochum bis Velbert

Minister Clement behauptet, dass der Weiterbau der DÜBODO in Bochum im Rahmen der "Bochumer Lösung" für ca. 20 Jahre den Druck aus der Diskussion zum Durchbau der DÜBODO von Bochum bis Velbert nehme. Angesichts des dreifach geplanten Weiterbaus der DÜBODO im Bereich Ratingen bis Bochum erweist sich diese Darstellung als eine bewusste Irreführung der Öffentlichkeit. Im Gegenteil: Alle Anzeichen deuten daraufhin, dass Minister Clement sich zum Komplizen des Durchbaus der DÜBODO von Bochum über Velbert bis Ratingen macht.

Genau hier macht die Einschätzung der "Bochumer Lösung" durch IVV-Aachen einen Sinn: gemäß IVV-Kurzinformation soll hiermit "eine neue Ost-West-Spange im Raum zwischen Bochum und Dortmund" mit nennenswerter Verkehrsbedeutung für das östliche Ruhrgebiet geschaffen werden. Hierin liegt wohl auch die entscheidende strategische Bedeutung der geplanten "Querspange" der DÜBODO:

Im Übergangszeitraum bis zur vollen Durchsetzung der DÜBODO zwischen Bochum und Velbert (bis 2012) wird eine zwischenzeitliche Übergangslösung gesucht: die hilfswise Ost-West-Spange A 44 - Bochumer Außenring - A 40.

Pressemitteilung vom 29.2.1996

Vorwurf der Entlastungslosigkeit: durch Clements Gutachter erhärtet  
Ministerduo Clement/Wissmann plant DSBODO  
im Raum Bochum und Ratingen

Zu den aktuellen Informationen zum Stand der DSBODO-Planungen von Verkehrsminister Clement erklären für die Bürgerinitiative Bochum gegen die DSBODO Eckhard Stratmann-Mertens, Sprecher, und Frau Jutta Meiners, Mitglied der Arbeitsgruppe "Verkehrsanalyse" der Bürgerinitiative:

#### I. Analyse der IVV-Kurzinformation

1. Minister Clement stützt sich bei seinem Plädoyer für die Straßenbauprojekte der sog. Bochumer Lösung ausdrücklich auf die Ingenieurgruppe IVV-Aachen, die zu dieser Problematik im Januar 1996 eine kurze gutachterliche Stellungnahme verfaßt hat ("Kurzinformation": 4 Textseiten, 4 Schaubilder). Die Verkehrsdaten und -prognosen stimmen im wesentlichen mit den aktuellen Daten der Stadt Bochum zur Verkehrsentwicklungsplanung überein, die ebenfalls auf Datenerhebungen der IVV Aachen beruhen. Das Ergebnis der Analyse dieser Daten durch die Bürgerinitiative (vgl. Pressemitteilung vom 21.2.1996) wird daher im wesentlichen durch die neueste IVV-Stellungnahme bestätigt.

2. Clement gibt vor, mit der "Bochumer Lösung" den Verkehrsengpaß auf der A 40 im Bereich Bochum zu entlasten und dadurch zu einer deutlichen Entlastung der Bevölkerung im Bochumer Norden beizutragen. Die Daten aus der IVV-Kurzinformation sprechen eine völlig andere Sprache:

Der geplante sechsspurige Ausbau der A 40 in Verbindung mit der Anbindung der A 40 an den Außenring und dem Weiterbau der A 44/DSBODO ist kein Konzept zur verkehrlichen und lärmmäßigen Entlastung der A 40, wie von Minister Clement behauptet. Vielmehr stellt diese "Bochumer Lösung" die Voraussetzung dafür dar, daß die A 40 im Bereich Essen-Bochum-Stahlhausen erheblich mehr KfZ-Verkehr anziehen wird (plus ca. 20.-30.000 KfZ/Tag). Eine nennenswerte Entlastung der A 40 zwischen Bo-Stahlhausen und Bo-Harpen (A 43) ist nicht nachweisbar.

a. Die durchschnittliche KfZ-Belastung der A 40 betrug an Werktagen 1990 im Streckenabschnitt AS Gelsenkirchen - AS Bochum-Stahlhausen 90-102.000 KfZ; nach und infolge des geplanten sechsspurigen Ausbaus wird sie im Jahre 2010 110-130.000 KfZ betragen. Der Ausbau der A 40 wird also für Wattenscheid eine Mehrbelastung von ca. 20-30.000 KfZ pro Werktag erbringen. Der mit dem Ausbau versprochene Lärmschutz wird demnach für die AnwohnerInnen keine absolute Entlastung bringen, sondern höchstens den zusätzlich verursachten Lärm abhalten.

b. IVV Aachen bestätigt, daß eine Beibehaltung des vierspurigen Querschnitts der A 40 in diesem Streckenabschnitt eine wesentliche Steigerung des Verkehrs gar nicht mehr zulasse. Die für NRW prognostizierten Zuwächse im Personen- und Güterverkehr müßten dann auf öffentliche Verkehrssträger verlagert werden, sofern sie nicht auch teilweise vermieden werden können. Eine absolute Reduzierung der Lärmbelastung für die Anwohner der A 40 wäre nur durch Beibehaltung des vierspurigen Querschnitts bei gleichzeitigen Lärmschutzmaßnahmen (finanziert durch das Land) möglich.

c. Von der A 40 zwischen Bochum-Stahlhausen und der A 43 (Bo-Harpen) sollen infolge der Anbindung der A 40 an den Außenring (Wattenscheider Kreuz) ca. 20.000 KfZ/Werktag abgezogen werden. Bei näherer Betrachtung reduziert sich diese angebliche Entlastung auf die Hälfte (10.000 KfZ), da die neuen Freiräume auf der A 40 durch Rückverlagerung von Stadtverkehren wieder aufgefüllt werden. Aber selbst diese verbleibende Entlastung von ca. 10.000 KfZ/Werktag heißt den genaueren Angaben aus den statistischen Verkehrsdaten nicht stand: hier kommt es in dem besagten Bereich je nach Streckenabschnitt zu Mehr- bzw. Minderbelastungen von bis zu 2000 KfZ/Werktag.

#### II. A 44/DSBODO-Planungen im Raum Ratingen und Essen

In Absprache der Minister Wissmann und Clement soll die A 44/DSBODO gleichzeitig in zwei Richtungen ausgebaut werden: in Bochum um 5 Kilometer westwärts und im Raum Ratingen um ca. 10 Kilometer ostwärts bis Velbert.

1. Neuere bekanntgewordene Dokumente zeigen, daß die Planungen zum Weiterbau der A 44/DSBODO auch im Raum Ratingen (zwischen der A 3 östlich von Ratingen bis zum fertigen Teilstück der A 44 bei Velbert; ca. 10 km) zügig weitergeführt werden. Der Bund lehnt die vom Land gemäß Koalitionsvertrag geforderte Alternative mit Ausbau der Landesstraßen L 422 und L 426 ab; Minister Clement sagte am

30.11.95 in seinem Gespräch mit Bundesverkehrsminister Wissmann daraufhin zu, die "Entwurfsbearbeitung auf der Grundlage des bestehenden Planungskonzeptes" zügig weiterzuführen. Das Ziel ist die konkrete Vorbereitung und Einleitung des Planfeststellungs-verfahrens für diese Teilstrecke.

Bemerkenswert ist, daß sich Minister Clement in diesem Punkt zwar formal an den Koalitionsvertrag hält ("Die A 44 (DšBODO) wird abgelehnt. Für das im Raum Ratingen geplante Teilstück der A 44 werden Alternativen geprüft"), aber keinerlei Anstalten macht, den Planungen des Bundes Widerstand entgegenzusetzen.

2. Berücksichtigt man zudem die aktuellen Planungen des Bundes zum Ausbau der Bundesstraße B 227n im Süden von Essen und deren Anbindung an das fertige Teilstück der A 44 in Velbert, so wird derzeit an drei Stellen der Weiterbau der A 44/DšBODO forciert. Hinzu kommt die geplante und vom Ministerduo Clement und Wissmann gewollte Weiterführung der A 44 bei Meerbusch (Rheinquerung).

### III. "Bochumer Lösung" : Übergangslösung für den Durchbau der DšBODO von Bochum bis Velbert

Minister Clement behauptet, daß der Weiterbau der DšBODO in Bochum im Rahmen der "Bochumer Lösung" für ca. 20 Jahre den Druck aus der Diskussion zum Durchbau der DšBODO von Bochum bis Velbert nehme. Angesichts des dreifach geplanten Weiterbaus der DšBODO im Bereich Ratingen bis Bochum erweist sich diese Darstellung als eine bewußte Irreführung der Öffentlichkeit. Im Gegenteil: Alle Anzeichen deuten daraufhin, daß Minister Clement sich zum Komplizen des Durchbaus der DšBODO von Bochum über Velbert bis Ratingen macht.

Genau hier macht die Einschätzung der "Bochumer Lösung" durch IVV-Aachen einen Sinn: gemäß IVV-Kurzinformation soll hiermit "eine neue Ost-West-Spange im Raum zwischen Bochum und Dortmund" mit nennenswerter Verkehrsbedeutung für das städtische Ruhrgebiet geschaffen werden. Hierin liegt wohl auch die entscheidende strategische Bedeutung der geplanten "Querspange" der DšBODO: Im Übergangszeitraum bis zur vollen Durchsetzung der DšBODO zwischen Bochum und Velbert (bis 2012) wird eine zwischenzeitliche Übergangslösung gesucht: die hilfswise Ost-West-Spange A 44 - Bochumer Außenring - A 40.

