



Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo

Mitglied der NRW Landesarbeitsgemeinschaft Bürgerinitiativen gegen A 40 / DüBoDo

Sprecher: Wolfgang Czapracki-Mohnhaupt

Schadowstraße 12

44801 Bochum

Eckhard Stratmann-Mertens

Schadowstraße 12a

44801 Bochum

An die
Bezirksregierung Arnsberg
Seibertzstraße 1

5. Juni 2002

59821 Arnsberg

Einwendungen

der Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo

gegen 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

INHALT

	Seite	Ziffern
Vorwort	3	
0 Einwendungen zum Verfahren		
0.1 Einwendungen zur „Öffentlichen Bekanntmachung“	5	1 - 22
0.2 Einwendungen zum Verfahrensablauf	15	23 - 33
0.3 Einwendungen zum Erläuterungsbericht (Unterlage 1)	23	34
1 Allgemeines zur Baumaßnahme	23	35 - 37
2 Planerische Zielsetzung und Bedarf		
2.1 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse	29	38 - 55
2.2 Beschreibung der Umwelt	51	56 - 57
2.3 Darstellung der Varianten und Variantenplan	52	58
4 Einzelheiten der Baumaßnahme		
4.4 Bodenmassen und Abfallbeseitigung	53	59
4.5 Straßenentwässerung	53	6 - 61
5 Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt		
5.1.1 Lärmimmissionen	55	62 - 77
5.1.2 Schadstoffimmissionen	66	78 - 98
5.1.3 Wohnumfeld	80	99
5.2 Tiere und Pflanzen	80	100
5.3 Boden	81	101 - 104
5.5 Luft und Klima	84	105 - 106
6 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen		
6.0.1 Schadstoffe	86	107 - 111
6.0.2 Boden	87	112 - 117
6.0.3 Wasser (Grund- und Oberflächenwasser)	89	118 - 119
6.1.1 Lärmschutz	90	120 - 137
6.2 Natur und Landschaft	100	138 - 140
9 Gesamtbewertung der Baumaßnahme im Rahmen der Kosten-Betrachtung		
9.1 Kosten der Baumaßnahme	104	141 - 152

Unterschriften

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 114 Seiten, zwei Unterschriftenblätter und als Anlage zwei Einwendungsschriften gegen den Neubau der A 44 - 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. Entsprechendes gilt auch für das sonstige Straßennetz Bochums. Auf dem vergleichsweise kleinen Bochumer Stadtgebiet existieren schon jetzt nahezu 1.000 Kilometer Straßen – auf einem Quadratkilometer Bochumer Stadtgebiet verlaufen schon jetzt im Schnitt 8 Kilometer Straßen.

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. Diese beiden Einwendungsschreiben – die wir als Anlage beifügen - unter Einschluss der in Bezug genommenen Unterlagen machen wir zum Bestandteil unserer heutigen Einwendungen. Das A40 – Verfahren ist u.a. auch über die „Bochumer Lösung“ mit dem A44 – Verfahren verbunden. Unabhängig davon stellen diese beiden rechtswidrig auseinander gerissenen Verfahren auch eine rechtliche und sachliche Einheit dar.

Die *Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo* hat die Einwendungen auch im Auftrage derjenigen Bochumer Bürgerinnen und Bürger erstellt, die in ihren Einwendungsschreiben die Einwendungen der *Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo* ausdrücklich zum Bestandteil ihrer eigenen Einwendungen gemacht haben.

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

0 Einwendungen zum Verfahren

0.1 Einwendungen zur „Öffentlichen Bekanntmachung“

0.1. 1 Insgesamt ist die „Öffentliche Bekanntmachung“ mit derartig vielen Unzulänglichkeiten und Fehlern behaftet, dass diese zumindest in ihrer Häufung dazu führen, dass aufgrund dieser „Öffentlichen Bekanntmachung“ das Planfeststellungsverfahren jedenfalls nicht wirksam eröffnet worden ist.

Es kommt erschwerend hinzu, dass die gleichen Fehler in den Einwendungsschreiben vom 02. April 2002 im Rahmen des A 44 – Verfahrens gerügt worden sind.

0.1. 2 Die „Öffentliche Bekanntmachung“ des Vorhabens ist zwar in der Westdeutschen Allgemeinen Zeitung und Ruhr-Nachrichten 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 Bochum – 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 A40 abzustellen. Bekanntlich haben alle Autobahnen, so auch die A40, 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 Der Hinweis der „Öffentlichen Bekanntmachung“ auf die Planunterlagen ist fehlerhaft, weil die erforderlichen Planunterlagen öffentlich *nicht* vollständig ausgelegt worden sind.

Beispielsweise fehlen als Unterlagen **die Gutachten**.

0.1. 7 Die „Öffentliche Bekanntmachung“ ist auch insoweit fehlerhaft, als in der Mitte der „Öffentlichen Bekanntmachung“ davon die Rede ist, „die Einwendung“ (also Singular) müsse den geltend gemachten Belang etc. erkennen lassen.

Diese Formulierung ist fehlerhaft. Damit wird der Eindruck erweckt, die Bürger dürften nur *eine* Einwendung erheben. Die Bürger können sich danach also gezwungen fühlen, von mehreren gewollten Einwendungen eine *einzig*e herauszufiltern, weil sie danach mehrere Einwendungen nicht machen dürfen. Damit wird zugleich auch der Rechtsschutz der Bürger beeinträchtigt.

0.1. 8 Die „Öffentliche Bekanntmachung“ ist auch insoweit fehlerhaft, als dort ausgeführt ist, die Einwendung musse „das Maß seiner Beeinträchtigung erkennen lassen“.

Diese Aussage ist falsch. Es kann auch jemand z. B. aus Bayern Einwendungen erheben, ohne dass er beeinträchtigt ist. Die Landesstraßenbauverwaltung hat von ihren Amtspflichten her die Aufgabe, jede Einwendung von Amts wegen auf ihren sachlichen Gehalt zu prüfen. Eine ganz andere Frage ist es natürlich, ob dieser außenstehende Bürger auch die verwaltungsgerichtliche Klagebefugnis hat. Nur ist dies keine Frage der Einwendung, sondern die Frage einer etwaigen späteren Klage im verwaltungsgerichtlichen Verfahren.

0.1. 9 Unzutreffend ist auch – trotz der Verweisung auf § 17 Absatz 4 Satz 1 Bundesfernstraßengesetz – der Hinweis der „Öffentlichen Bekanntmachung“, dass nach Ablauf der Einwendungsfrist Einwendungen „ausgeschlossen“ seien.

Richtig ist demgegenüber, dass der Bürger zu jeder Zeit – jedenfalls nach den höherrangigen verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten – Einwendungen erheben kann, die von der Behörde nach pflichtgemäßem Ermessen von Amts wegen geprüft werden müssen. Die Frage, ob der Bürger nach Ablauf der Einwendungsfrist auf Grund der zu Grunde gelegten Präklusion auch noch die verwaltungsgerichtliche Klagebefugnis besitzt, ist dem gegenüber ein ganz anderes Thema.

0.1. 10 Unzutreffend ist der in der „Öffentlichen Bekanntmachung“ behauptete Einwendungsausschluss jedenfalls für A 40-bezogene Sachverhalte, die erst später entstehen bzw. für Sachverhalte, die zwar schon vorher entstanden sind, die der Einwender aber nicht kannte bzw. auch nicht kennen konnte.

0.1. 11 Unberücksichtigt sind in der „Öffentlichen Bekanntmachung“ auch die Möglichkeiten der Bürger wegen einer „Wiedereinsetzung in den vorherigen Stand“ nach den Vorgaben der obergerichtlichen Rechtsprechung.

0.1. 12 Zweifelhaft ist auch die ohne genannte Rechtsgrundlage bezeichnete Passage der „Öffentlichen Bekanntmachung“, dass bei „Einwendungen, die von mehr als 50 Personen auf Unterschriftenlisten unterzeichnet“ sind, auf jeder mit einer Unterschrift versehenen Seite ein Unterzeich-

ner mit Namen und Anschrift als Vertreter der übrigen Unterzeichner zu bezeichnen sei.

Danach wird einem Bürger entgegen Artikel 12 GG zugemutet, zwangsweise auch als (Rechts-) Vertreter anderer Bürger aufzutreten. Hierbei werden diesem Zwangsvertreter in verfassungswidriger Weise auch große Haftungsfragen aufgebürdet, ohne dass die Landesstraßenbauverwaltung dem Zwangsvertreter z.B. die Kostenlast und das Risiko abnehmen will.

0.1. 13 Zweifelhaft ist auch die ohne genannte Rechtsgrundlage bezeichnete Passage der „Öffentlichen Bekanntmachung“, dass bei Einwendungen, die „in Form vervielfältigter gleichlautender Texte eingereicht werden (gleichförmige Eingaben) auf jeder mit einer Unterschrift versehenen Seite ein Unterzeichner mit Namen und Anschrift als Vertreter der übrigen Unterzeichner zu bezeichnen“ sei. Ein derartiges Ansinnen ist unzumutbar und im übrigen rechtswidrig.

Dies bedeutet bei realen Lebenssachverhalten folgendes: Viele Bürger möchten sich gegen Vorhaben verschiedener Art zur Wehr setzen, die sie belasten. Zugleich fehlt ihnen aber Zeit und Fachkenntnis, ihre Einwendung im einzelnen zu formulieren. In dieser Situation hört dieser Bürger von verschiedenen Nachbarn oder von einer Bürgerinitiative, dass irgendjemand eine Mustereinwendung vorbereitet hat, bei der die betroffenen einzelnen Bürger nur noch Name, Anschrift und Unterschrift eintragen müssen. Jeder der betroffenen Bürger unterschreibt nur jeweils auf einem eigenen Blatt. Jede Einwendung ist also bei diesem Beispiel eine eigene Eingabe und bezieht sich nicht auf andere, insbesondere auch nicht auf den Vorformulierer. In dieser Situation verlangt die „Öffentliche Bekanntmachung“ dieser einzelne Bürger müsse zugleich Name und Anschrift eines Vertreters von ihm bezeichnen. Dies ist jedenfalls der „Empfängerhorizont“ bei der „Öf-

fentlichen Bekanntmachung“. Danach darf jeder einzelne Bürger sich also auch nicht mehr selbst vertreten. Die Straßenbauverwaltung möchte offensichtlich die einzelnen Bürger bevormunden. Dies Ganze ist schlechthin verfassungswidrig.

0.1. 14 **Soweit es in der „Öffentlichen Bekanntmachung“ unten heißt, die Bevollmächtigung sei „durch eine schriftliche Vollmacht nachzuweisen, die zu den Akten der Anhörungsbehörde zugeben ist“ führt dies letztlich zu einer Verunsicherung der Bürger, weil im gleichen Kontext nicht steht, wer die Anhörungsbehörde sein soll.**

Legt man den Maßstab zugrunde, dass eine „Öffentliche Bekanntmachung“ auch öffentlich, d. h. auf Kommunikation und Verständlichkeit angelegt sein soll, hätte es sinngemäß heißen müssen:

„Die Bevollmächtigung ist durch eine schriftliche Vollmacht nachzuweisen, die zu den Akten der Bezirksregierung Arnsberg, Seibertzstraße 1, 59821 Arnsberg als Anhörungsbehörde zu geben ist“.

0.1. 15 **Fehlerhaft ist auch die Formulierung unten in der „Öffentlichen Bekanntmachung“, wo es heißt, das Anhörungsverfahren sei „mit Abschluss des Erörterungstermines beendet“.**

Richtig hätte es sinngemäß z. B. heißen müssen: Nach Abschluss der Erörterung wird der Erörterungstermin abgeschlossen.

Der Regierungspräsident Arnsberg hat nicht die Befugnis, den Erörterungstermin nach Lust und Laune zu beenden. Vielmehr hat er in allererster Linie die Einwendungen mit den Beteiligten zu erörtern und erst nach deren Abschluss den Erörterungstermin zu beenden.

0.1. 16 Die in Fettdruck in der „Öffentlichen Bekanntmachung“ aufgestellte Behauptung, der Erörterungstermin sei nicht öffentlich, ist irreführend und bezüglich des „Empfängerhorizontes“ des normalen Bürgers falsch.

Richtig wäre es demgegenüber, wenn es in der „Öffentlichen Bekanntmachung“ sinngemäß heißen würde, dass an dem Erörterungstermin im wesentlichen nur Personen teilnehmen dürfen, die auch Einwendungen erhoben haben.

0.1. 17 Die Behauptung in der „Öffentlichen Bekanntmachung“ unter der Ziffer 3, die dort genannten Kosten würden nicht erstattet, ist irreführend, jedenfalls zumindest in dieser Allgemeinheit falsch. Die Behauptung stellt letztlich darauf ab, dem Bürger seine eigene Ohnmacht vor- und ihn wegen der großen Kostenlast von Einwendungen abzuhalten.

Es ist ein starkes Stück, wenn sich die öffentliche Hand schon jetzt in dieser pauschalen Form von Ansprüchen jeder Art z. B. aus Amtspflichtverletzung freistellen will.

0.1. 18 Fehlerhaft ist auch die Behauptung in der „Öffentlichen Bekanntmachung“, dass nach Abschluss des Anhörungsverfahrens ein Planfeststellungsbeschluss ergehen werde.

Die vorgenannte Rechtslage ist vorsätzlich falsch beschrieben und zeugt von Befangenheit. Richtig ist demgegenüber, dass das Verfahren nach geltendem Recht ergebnisoffen zu einem Planfeststellungsbeschluss, aber auch zu einer Einstellung des Verfahrens führen kann. Wenn es in der „Öffentlichen Bekanntmachung“ demgegenüber heißt, nach Abschluss des Verfahrens komme es (in jedem Fall) zu einem Planfeststellungsbeschluss, bedeutet dies nach dem verob-

jektivierten Wortlaut, dass Einwendungen überaus berechtigt sein können, dies alles aber nichts nutzt, weil der Ausbau der A40 gleichwohl in jedem Fall erfolgt.

Ergänzend hierzu: Die rechtswidrige Vorgehensweise der öffentlichen Hand in dieser Frage zeigt sich auch an zwei weiteren Beispielen:

Bei der Bürgerversammlung zur A 44 unter Teilnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW am 27.02.02 hat der Landesbetrieb Straßenbau den Ablauf des Planfeststellungsverfahrens der A 44 erläutert und dabei in Gegenwart des Fernsehens sowohl durch eine Folie als auch verbal ausgeführt, den Abschluss des A 44-Verfahrens bilde der Planfeststellungsbeschluss.

Auch die Planfeststellungsbehörde (also der Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen) hat kurz vor Beginn der Auslegung der A 44-Unterlagen 2002 eine förmliche Presseerklärung herausgegeben, in der sie ausführte, zum Schluss des Planfeststellungsverfahrens der A 44 erfolge der Planfeststellungsbeschluss.

Das gesamte Auslegungsverfahren ist also letztlich als Farce und als Spielmaterial für die Bürger gedacht.

0.1. 19 Irreführend ist die „Öffentliche Bekanntmachung“ auch insoweit, als die Bekanntmachung darin dem Träger der Straßenbaulast „ein Vorkaufsrecht an den vom Plan betroffenen Flächen“ zuordnet.

Der Lärmpegel, der von der A 40 ausgeht, beläuft sich auf eine Entfernung von mehreren Kilometern. Dies sind auch die „vom Plan betroffenen Flächen“. Die Behauptung, der Träger der Straßenbaulast besitze daran ein Vorkaufsrechts, ist unzutreffend.

0.1. 20 Die Unterlagen waren auch nicht sachgerecht ausgelegt.

Beim Planungsamt der Stadt Bochum war ausgelegt insgesamt nur ein einziges Exemplar. Dies ist ganz offenkundig zu wenig.

0.1. 21 Eine Planfeststellung aufgrund der vorgelegten Planung ist auch deshalb rechtswidrig, weil der geplante A 40- Feststellungsabschnitt in einer Länge von nur 3,1km 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 *Fernstraßencharakter* verleiht. Insbesondere dürfen diese Teilaabschnitte 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 rechts-
widrigen Zielrichtung, den Widerstand der Anlieger zu zerschlagen, ist
dieses, die Abschnitte so kurz und jeweils so zu bilden, dass ein ge-
richtlicher Widerstand der Bürger illegal minimiert wird. Dies ge-
schieht 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 Sach-
problem 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 wer-
den. Bundesverfassungsrichter Dr. Simon hat schon 1977 seine
ernsthaften Bedenken gegen eine solche Zerstückelung in Teilge-
nehmigungen geäußert¹

0.1. 22 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 ökob-
gisch-, 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 CO₂ –Ausstoßes sind bei
der vorliegenden Planung noch nicht berücksichtigt.

¹ 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.

0.2 Einwendungen zum Verfahrensablauf

0.2. 23 Das Planfeststellungsverfahren ist unzulässig, weil Planer und Entscheider in institutioneller und personaler Hinsicht deckungsgleich sind.

0.2. 24 Der 6-streifige Ausbau der A 40 in Wattenscheid stellt eine offensichtlich unzulässige Abschnittsplanung dar. Er hat keine eigene Verkehrsfunktion und setzt sowohl an seinem westlichen Ende (Stadtgrenze Bochum/Essen) als auch an seinem östlichen Ende (AS Dückerweg) Zwangspunkte.

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.

Unter dem Gesichtspunkt der durch den Erläuterungsbericht vorgegebenen Gesamtkonzeption der „Bochumer Lösung“ kommt dem A 40-Gesamt-Ausbau gerade keine selbständige Verkehrsfunktion zu. Ohne Bau des Westkreuzes entsteht hinter dem des östlichen Ausbauende ein „Flaschenhals“, in dem sich der durch den Ausbau angezogene Mehrverkehr zwangsläufig stauen würde. Eine „Abflussmög-

lichkeit“ kann dann nur durch eine Verbindung mit dem Außenring geschaffen werden.

Außerhalb der Gesamtkonzeption der Bochumer Lösung kommt dem A 40-Ausbau-Abschnitt von der Stadtgrenze Essen bis zur Anschlussstelle Dückerweg ebenfalls keine selbständige Verkehrsfunktion zu.

Ohne 6-streifigen Ausbau auf Essener Stadtgebiet bis zur AS Gelsenkirchen und ohne Weiter-Ausbau über die AS Dückerweg entstehen sowohl im Westen als auch im Osten „Flaschenhälse“, die zu einem Dauerstau führen würden – und den Weiter-Ausbau in beide Richtungen erforderlich machen würden.

0.2. 25 Die einzelnen in der sogenannten „Bochumer Lösung“ zusammengefassten Maßnahmen müssen nach verkehrsplanerischen Gesichtspunkten in einem einheitlichen Planfeststellungsverfahren festgestellt werden.

Dem A40-Ausbau kommt als Bestandteil der „Bochumer Lösung“ keine eigenständige Verkehrsfunktion zu.

Ohne Umsetzung der „Westkreuz“ - Planung würde keine Verbindung zum Bochumer Außenring entstehen. Ohne dieses Verbindungskreuz würden aber auch der Außenring und die „Querspange“ über keine Verbindung zur A 40 im Westen verfügen. Die Verkehrsfunktion einer auf 6 Spuren ausgebauten A40 steht und fällt mit der Verbindung zum Außenring. Damit der über das Westkreuz abgeleitete Verkehr nicht zu einem Totalausfall des Außenrings führt, bedarf dieser wiederum einer Verbindung zur A 44. Bei Wegfall nur eines Teilstücks der Bochumer Lösung entfällt zwangsläufig die Berechtigung der übrigen Teilstücke.

Da nur sämtliche drei Bestandteile die Gesamtkonzeption der „Bochumer Lösung“ rechtfertigen, muss die Planaufstellung für sämtliche drei Bausteine in einem einheitlichen Planverfahren erfolgen.

0.2. 26 Die einzelnen in der „Bochumer Lösung“ zusammengefassten Maßnahmen müssen auch unter Rechtsschutz Gesichtspunkten in einem einheitlichen Planfeststellungsverfahren festgestellt werden.

Die alle Abschnitte verknüpfende Gesamtkonzeption der „Bochumer Lösung“ mit drei getrennten Verfahren macht es erforderlich, dass die Betroffenen in jedem der drei Planverfahren Einwendungen erheben.

Die **3 Teilabschnitte** der sogenannten „Bochumer-Lösung“ **auf Bochumer Stadtgebiet** laufen zur Zeit in 3 getrennten Planfeststellungsverfahren, in denen sich die Auslegungs- und Einwendungsfristen teilweise überschneiden:

- Im Planfeststellungsverfahren für den Weiterbau der **DüBoDo/ A 44 („Querspange“)** befinden sich die Einwendungen zur Zeit beim Landesbetrieb Straßenbau NRW in Bochum zur Bearbeitung.
- Für den **6-streifigen Ausbau der A 40 in Bochum-Wattenscheid** von der Essener Stadtgrenze bis zur Anschlussstelle Dückerweg lagen die Planunterlagen bis einschließlich 8. Mai 2002 im Planungsamt der Stadt Bochum ausgelegt. Die Einwendungsfrist endet am 5. Juni 2002.
- In dem Planfeststellungsverfahren für den Bau des sogenannten **„Westkreuzes“** lagen die Planunterlagen bis 29. Mai 2002 zur allgemeinen Einsicht aus. Die Einwendungsfrist endet hier erst am 26. Juni 2002.

Obwohl sämtliche Abschnitte auf Bochumer Stadtgebiet von dem Landesbetrieb Straßenbau NRW - Niederlassung Bochum - geplant worden sind, die Auslegungs- und Einwendungsfristen sich teilweise überschneiden und in den Erläuterungsberichten zur Begründung der Maßnahmen stets auf die Gesamtplanung der sogenannten "Bochumer Lösung" zurückgegriffen wird, wird das Gesamtvorhaben abschnittsweise abgewickelt.

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.

Dass die Betroffenen in jedem einzelnen Abschnitt ihre Einwendungen erheben, ist auch erforderlich, um sich überhaupt eine umfassende Klagemöglichkeit zu erhalten

Wer dies nicht macht, läuft Gefahr, in einem späteren Klageverfahren mit Einwendungen gegen das Gesamtvorhaben der sogenannten „Bochumer Lösung“ nicht zugelassen zu werden. Mögliche Klagen würden dann nur den jeweils mit Einwendungen angegriffenen Abschnitt der Planung betreffen.

Damit wird den betroffenen BürgerInnen bei der Durchsetzung ihrer grundrechtlich geschützten Interessen in rechtswidriger Weise geschadet.

0.1. 27 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 bilden will.

Wie wir soeben – unmittelbar vor Ablauf der Einwendungsfrist – erfahren haben, bereitet die Straßenbauverwaltung westlich im Anschluss an den jetzigen Planfeststellungs-Verfahrensabschnitt ein weiteres A 40-Planfeststellungsverfahren vor.

0.2. 28 Der Planverfasser bedient sich zur Realisierung der „Bochumer Lösung“ einer unzulässigen Salami-taktik.

Damit sich die vom Planverfasser unterstellten segensreichen Auswirkungen der „Bochumer Lösung“ voll entfalten können, sind folgende Baumaßnahmen erforderlich:

- 6-streifiger Ausbau der A 40 zwischen der Anschlussstelle Gelsenkirchen und der Stadtgrenze Essen / Bochum (= etwa 0,9 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.

0.2. 29 Die jetzt handstreichartig vorgenommene Auslegungs- und Einwendungszeit ist auch wegen der weiteren Umstände fehlerhaft.

Die öffentliche Bekanntmachung in der WAZ Bochum wurde am 23. März 2002, also zwei Tage vor Beginn der Osterferien, vorgenommen. Damit handelt es sich um eine Zeit, die üblicherweise zur Vorbereitung der Ferien in Anspruch genommen wird. Darüber hinaus ist dies die Zeit, in der die Berufstätigen dringende berufliche Abschlussarbeiten machen müssen, weil sie während der bevorstehenden Ferienzeit nicht anwesend sind.

Die öffentliche Hand hat vorsätzlich in arglistiger Weise die Veröffentlichung der amtlichen Bekanntmachung so gelegt, dass sie praktisch nicht bzw. nicht hinreichend wahrgenommen und vom Bürger verarbeitet werden kann. Damit verstößt die öffentliche Hand erneut gegen die Grundsätze eines fairen Verfahrens. Es kommt erschwerend hinzu, dass die *Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo* dies sofort öffentlich gerügt hat, ohne dass die Verwaltung diesen Missstand abgestellt hätte („Stadtspiegel“ Bochum vom 27. März 2002, Seite 1).

0.2. 30 Der Planverfasser täuscht die Öffentlichkeit durch unpräzise Formulierungen über den Inhalt des Begriffs „Bochumer Lösung“.

Nach den Ausführungen des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) ist *„die auszubauende A 40 zwischen den Anschlussstellen Gelsenkirchen und Bochum-Stahlhausen (...) Teil der sogenannten ‚Bochumer Lösung.‘“*

Aus der dann folgenden Beschreibung der Elemente der „Bochumer Lösung“ ergibt sich, dass der westliche Anfangspunkt der „Bochumer Lösung“ bei Bau-km 0+000 liegt. Da die Anschlussstelle Gelsenkirchen etwa 0,9 km westlich Bau-km 0+000 liegt, ist es unzutreffend, dass der Streckenabschnitt zwischen der Anschlussstelle Gelsenkirchen und dem Planfeststellungsabschnitt Teil der „Bochumer Lösung“ ist.

0.2. 31 Die Notwendigkeit, für alle Elemente der „Bochumer Lösung“ ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren durchzuführen, ergibt sich auch daraus, dass die vom Planverfasser gewählte Salami-taktik zu absurden Behauptungen hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt führt.

Vergleicht man (zunächst ohne Wertung) die Aussagen der Schadstoffprognosen der beiden räumlich aneinander grenzenden Planfeststellungsverfahren „A 40“ und „Westkreuz“, ergeben sich **nicht auflösbare Widersprüche:**

- **Es ist absolut unglaublich, dass z.B. die Benzol-Vorbelastung im Bereich Wattenscheid $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ beträgt, während sie im Bereich Bochum auf $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zusammenschmilzt.**

- **Es ist rechtlich und wissenschaftlich nicht vertretbar, dass zur abwägungserheblichen Beurteilung der Schadstoffprognosen im Bereich Wattenscheid andere Grenz- und Prüfwerte herangezogen werden als im Bereich Bochum.**

0.2. 32 Der Planverfasser formuliert seine Absichten in zahlreichen Belangen bewusst unvollständig, um sie der Beurteilung durch die Öffentlichkeit im Zuge der Offenlegung zu entziehen und um so Einwendungen zu vermeiden.

Bei zahlreichen im Erläuterungsbericht angerissenen Belangen besteht nach Auffassung der jeweils zuständigen Fachbehörden weiterer Klärungs- oder Abstimmungsbedarf. Es kann dahingestellt bleiben, ob dieses Abstimmungen tatsächlich erfolgen. Jedenfalls hat die Öffentlichkeit bei einer solchen Vorgehensweise keine Möglichkeit, Einwendungen gegen das Abstimmungsergebnis zu erheben.

Dies betrifft z.B.

- Verkehrsführung im Bereich der Anschlußstelle Dückerweg (Abstimmung mit der Stadt Bochum)
- Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Grundwasserverhältnisse (einzuholende Stellungnahme des StUA Hagen)
- alle Erdarbeiten (Abstimmung mit der Unteren Bodenschutzbehörde)

0.2. 33 Die Straßenbauverwaltung hat nicht begriffen, dass eine hoheitliche Planung – wie die der A 40 – ihre Rechtfertigung nicht etwa schon in sich selbst trägt, sondern im Hinblick auf die von ihr ausgehenden Einwirkungen auf

Rechte Dritter für die jeweils konkrete Planungsmaßnahme rechtfertigungsbedürftig ist.

In diesem Sinn findet eine bestimmte straßenrechtliche Planung ihre Rechtfertigung unter anderem nur darin, dass für das mit ihr beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom Bundesfernstraßengesetz allgemein verfolgten Ziele und unter Berücksichtigung der sonstigen Staatsziele ein Bedürfnis besteht, die mit ihr geplante Maßnahme unter diesem umfassenden Blickwinkel objektiv erforderlich ist. Objektiv erforderlich ist diese geplante Maßnahme dann, wenn sie für das Wohl der Allgemeinheit zwingend erforderlich ist. Nur unter dieser Voraussetzung darf die Planung auch gemäß Artikel 14 Absatz 3 GG zur Enteignung von Grundstücken, z. B. der der Einwender, führen. **Das Vorliegen dieser Voraussetzung ist nicht dargetan. Es liegt auch offensichtlich nicht vor.**

0.3 Einwendungen zum Erläuterungsbericht (Unterlage 1)

0.3. 34 Der Erläuterungsbericht (Unterlage 1) ist mangelhaft, weil ein Verzeichnis der sonstigen Unterlagen fehlt.

Dies macht die Orientierung in den Planfeststellungsunterlagen und damit eine gezielte Bearbeitung unmöglich.

1.0 Allgemeines zur Baumaßnahme

1.0. 35 Die Dringlichkeit des 6-streifigen Ausbaus der A 40 ist nicht gegeben.

Die Ausbaumaßnahme ist im z.Z. gültigen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen als Maßnahme des weiteren Bedarfs enthalten. Sie soll

vor Baudurchführung entweder als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs hochgestuft oder als Einzelmaßnahme in den Straßenbauplan des Bundes aufgenommen werden. Das Land Nordrhein-Westfalen hat im März 2000 den betreffenden Planfeststellungsabschnitt zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans ´92 angemeldet. Der Abschnitt ist darüber hinaus in das sogenannte „Anti-Stau-Programm“ der Bundesregierung aufgenommen worden.

Wir bestreiten den vordringlichen bzw. den außerordentlichen und überhaupt jeglichen Bedarf an dieser Ausbaumaßnahme. (Weitere Ausführungen s.u. unter: 2. Planerische Zielsetzung und Bedarf.)

1.0. 36 Auch im Zusammenhang mit den übrigen Bestandteilen der „Bochumer Lösung“ kommt dem A 40-Ausbau keine Verkehrsfunktion zu. Die nach der Gesamtkonzeption mit den drei Maßnahmen angestrebte Verbindung der A 40 mit der A 44 ist allein mit den zur Zeit in Planungsverfahren befindlichen Vorhaben nicht erreichbar. Für den östlichen Anschlussbereich vom AK A 43/A 44 zur „Querspange“ von Bau-km 22+860 bis ca. Bau-km 23+400 besteht kein Baurecht.

Zwar existiert ein Planfeststellungsbeschluss zur EB 51 vom 24.1.1969. Dieser hat im Rahmen der Planung der Anschlussstelle der EB 51 /Schnellweg DüBoDo auch den Bereich des „Schnellweges DüBoDo“ vom Autobahnkreuz Witten bis zum Bau-km 22+860 berücksichtigt.

Wesentliche Bauarbeiten sind in diesem Bereich aber bis heute nicht erkennbar. Tatsächlich wird der Bereich zum großen Teil als Deponie für Gartenabfälle benutzt. Zum Teil dient dieser Bereich seit Jahrzehnten als Pferdekoppel. Auf der Trasse ist eine Pferdehalle errichtet worden.

Zwar sollen sich in diesem Bereich bereits ein Unterbau für die Dü-BoDo-Trasse und ein Kanal befinden. Ungeklärt ist aber, wann diese Bauarbeiten durchgeführt worden sind. Nach allgemeinen Angaben soll ein Unterbau Anfang der 70er Jahr eingebracht worden sein. Da bisher keine offiziellen Aussagen vorliegen, muss bestritten werden, dass vor 1975 mit irgendwelchen Unterbauarbeiten in diesem Bereich begonnen worden ist.

Wird aber mit der Durchführung des Planfeststellungsbeschlusses nicht innerhalb von 5 Jahren nach dessen Rechtskraft- unterstellt, diese würde bestehen - begonnen, so tritt er außer Kraft.

Er kann zwar um maximal weitere 5 Jahre verlängert werden. Von einer Verlängerung ist aber nichts bekannt. Eine solche muss deshalb ebenfalls bestritten werden. Eine Verlängerung wäre heute zudem ebenfalls seit mehr als 20 Jahren abgelaufen.

Auch möglicherweise einmal aufgenommenen Arbeiten zur Durchführung des Planfeststellungsbeschlusses wären zumindest vor 20 oder gar 25 Jahren unterbrochen worden.

Über die möglichen Arbeiten am Unterbau und Kanal hinaus sind keine weiteren Arbeiten in diesem planfestgestellten Bereich erkennbar durchgeführt worden. Die bis heute durchgeführte Nutzung des Trassenbereichs erweckt seit Jahrzehnten den Eindruck, dass dort keine Strasse mehr gebaut werden soll. Diese Straße war auch niemals ernstlich gewollt.

Die 5-Jahresfrist erlangt aber auch im Falle einer Unterbrechung der Durchführung des planfestgestellten Straßenbaus Bedeutung.

Die Befristung soll insbesondere der Tatsache Rechnung tragen, dass mit zunehmendem zeitlichen Abstand vom Zeitpunkt der planerischen Entscheidung deren tatsächliche und rechtliche Grundlagen insbesondere angesichts der enteignungsrechtlichen Vorwirkung stetig zweifelhafter werden können. Mit der gesetzlich vorgesehenen zeitlichen

Begrenzung soll zudem nicht nur eine übermäßige Bindung der vom Plan Betroffenen, sondern auch der beteiligten Behörden selbst verhindert werden.

Selbst wenn man die 5-Jahresfrist auf den Fall der Unterbrechung der Durchführung nicht unmittelbar anwenden wollte, so müsste die Frist als Orientierungsrichtlinie für die Frage herangezogen werden, ob ein Straßenbauvorhaben nur unterbrochen - oder aber endgültig aufgegeben worden ist.

Angesichts dieser Zielsetzung der Befristung kann nämlich nicht von einer unbegrenzten Umsetzbarkeit des einmal ergangenen Planfeststellungsbeschlusses ausgegangen werden. Auch die – gegebenenfalls nur rein vorsorglich – begonnenen Arbeiten zur Durchsetzung des Bebauungsplans können kein unendliches Planungsrecht begründen. Hier ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die jeweils geltenden Planungsvorschriften einer ständigen Änderung unterliegen.

Seit 1969 haben sich zahlreiche Vorschriften – z.B. zu Grenzwerten für Lärmimmissionen - geändert.

Die Frage, ob ein Vorhaben, mit dessen Durchführung begonnen worden ist, endgültig aufgegeben worden ist, darf aber nicht allein dem Träger des Vorhabens überlassen bleiben. Entscheidend ist, ob bei verständiger Würdigung aller Umstände des Falles, seien sie rechtlicher, technischer, ökologischer, wirtschaftlicher, finanzieller oder auch politischer Natur, mit einer Ausführung des Vorhabens entsprechend dem festgestellten Plan noch gerechnet werden kann oder nicht.

Hier ist auch zu berücksichtigen, dass bereits im Jahre 1978 ein Erörterungstermin in einem Planfeststellungsverfahren für den Neubau der A 44 im Raum Bochum zwischen Markstraße und Höfstraße vom Bau-km 22.008 bis 22.860 durchgeführt worden ist. Nach zweitägiger Erörterung endete dieses Planfeststellungsverfahren, ohne dass die geplante Trasse festgestellt worden wäre. Bis 1995 schlossen die regierenden Parteien sowohl auf Landes- als auch auf Kommunalebene

ne den Fortbau der A 44/DüBoDo über das Autobahnkreuz A 43/44 hinaus aus. Rechtspraktisch und politisch war der DüBoDo/A 44-Durchbau durch Bochum vom Tisch.

Die Nutzung der Flächen, auf die sich der Planfeststellungsbeschluss von 1969 bezieht, zeigt bis heute, dass an eine Wiederaufnahme der Arbeiten zur Durchführung des Planfeststellungsbeschlusses nicht gedacht worden ist.

Bei der Frage nach der endgültigen Aufgabe des Vorhabens ist auch zu berücksichtigen, dass der Planfeststellungsbeschluss für den Trassenbereich der A 44 vom Autobahnkreuz Witten/Bochum im Rahmen der Feststellungen zur EB 51 erfolgten. Die Planfeststellungen zur DüBoDo erfolgten nicht zur Feststellung eines weiteren Abschnitts der DüBoDo. Sie erfolgten gelegentlich der Planfeststellung zum EB 51-Bau. Sie waren erforderlich, weil Kreuzungsbereiche und Anschlussstellen im Bereich der EB 51 geplant werden mussten, die sich wiederum auf die ausgewiesene Trasse der DüBoDo auswirkten. Der Planfeststellungsbeschluss 1969 hatte deshalb in erster Linie den Bau der EB 51 zum Ziel.

Erfolgt die Festsetzung eines Trassenabschnitts aber im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens einer anderen Straßenbaumaßnahme quasi nur beiläufig, obliegt es dem Straßenbaulastträger, deutlich zu machen, dass er an diesem als Nebeneffekt des damaligen Planfeststellungsbeschlusses festgesetzten Teil der DüBoDo festhalten will. Dies muss insbesondere dann gelten, wenn der nur „mitfestgestellte“ Teil einen nur sehr kurzen Abschnitt darstellt, der für die anderen Abschnitte Zwangspunkte setzt.

Für die Aufgabe der Durchführung des 1969 planfestgestellten DüBoDo/A44-Teilstücks erlangt entscheidende Bedeutung schließlich die Tatsache, dass die sogenannte „Querspange“ nach den Zielvorgaben im Erläuterungsbericht gerade nicht als Abschnitt der A 44 geplant ist, sondern vielmehr als Bestandteil der sogenannten „Bochumer Lösung“ gebaut werden soll. Wird für einen sich anschließenden Ab-

schnitt ein anderer Zweck zur Rechtfertigung des Straßenbaus angegeben, kann sich der Straßenbaulastträger für den planfestgestellten Teil nicht auf den vor Jahrzehnten einmal festgestellten Plan berufen.

Der rechtskräftige Planfeststellungsbeschluss wird mit Aufgabe der ursprünglichen Gesamtkonzeption (hier: DüBoDo/A 44-Durchbau durch Bochum über Velbert bis Düsseldorf) bzw. Aufnahme eines neuen Planungsziels im sich unmittelbar anschließenden Abschnitt (hier: „Querspange“ als Teil der „Bochumer Lösung“) obsolet.

Die einmal obsolet gewordene Planung lebt auch dann nicht wieder auf, wenn die Gesamtkonzeption des DüBoDo/A44-Durchbaus bis Velbert aus politischen Erwägungen oder zur Beseitigung der auf dem Außenring durch die „Bochumer Lösung“ geschaffene Überlastung wieder aufgegriffen wird.

1.0. 37 Eine Planfeststellung der A 44 und damit verbunden auch A 40 oder ein Straßenbau über die einschlägigen Grundstücke sind auch deshalb verwirkt, weil die betroffenen Anwohner, insbesondere aber die Einwender Frielinghaus pp durch die A 44 – Planung seit 1937 (!) und sodann wieder verstärkt seit 1958 rechtswidrig in besonders eklatantem Ausmaß bedroht werden. Die A 40 – Planung ist über die „Bochumer Lösung“ essentiell mit der A 44 – Planung, über die ein separates Planfeststellungsverfahren eingeleitet wurde, verbunden. Wenn aber die A 44 – Planung rechtswidrig und die Planung darüber hinaus auch verwirkt ist, fällt auch die Rechtsgrundlage für die jetzt von der Landesstraßenbauverwaltung vorgesehene A 40 – Planung in sich zusammen.

Auch wenn man unterstellt, dass die öffentliche Hand im Grundsatz natürlich Straßenplanungen etc. als solche durchführen darf, ist die

Planung im vorliegenden Fall **verwirkt**. Eine Verwirkung ist Bestandteil des Rechtsstaatsprinzips aus Artikel 20 GG. Die Verwirkung ist im vorliegenden Fall dadurch eingetreten, als die einschlägigen Anwohner seit 64 Jahren systematisch durch diese Planung bedroht werden. Zu einer rechtmäßigen Planung gehört auch, dass sie in **angemessener Zeit** abgeschlossen wird. Wie lang diese Zeiträume sein dürfen, kann im vorliegenden Fall dahingestellt bleiben. Jedenfalls ist der vorliegende Zeitraum von mehr als sechs Jahrzehnten in jedem Fall drastisch zu lang und **rechtsmissbräuchlich**.

2. Planerische Zielsetzung und Bedarf

2.1 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse

2.1. 38 Die geplante Ausbaumaßnahme ist Teil der sogenannten „Bochumer Lösung“ und wird planerisch im Kontext der dazugehörigen Bauabschnitte begründet: „Ziel der ‚Bochumer Lösung‘ ist eine Verbesserung der Straßenverkehrsverbindungen zur Bewältigung der zunehmenden Verkehrsmengen im mittleren Ruhrgebiet“ (Erläuterungsbericht/Unterlage 1, Blatt 2). Der Ausbau der A 40 – so die durchgängige Argumentation des Erläuterungsberichtes – verbessere die Leistungsfähigkeit der A 40, erhöhe die Verkehrssicherheit und diene zur Entlastung des städtischen Verkehrsstraßennetzes (vgl. Blatt 2f., 7).

Wir halten diese Bedarfsbegründung für die sogenannten „Bochumer Lösung“ einschl. des sechs-streifigen Ausbaus der A 40 aus vielerlei Gründen für nicht sachgerecht und **grob fehlerhaft**:

2.1. 39 Die Grundlage für die Bedarfsfeststellung ist eine Verkehrsprognose bis 2010/2015. Diese Prognose ist of-

fensichtlich fehlerhaft, da schon ihre Grundannahmen nachweislich nicht zutreffen. Damit wird allen Schlussfolgerungen aus der Prognose, die zugespitzte Verkehrsengpässe erwarten lassen, der Boden entzogen.

Der Erläuterungsbericht/Unterlage 1 gibt – gestützt auf zwei IVV-Gutachten – die täglichen Verkehrsstärken (DTV = Montag bis Sonntag) für das Jahr 2010 an. Es fällt auf, dass hier nicht die z.T. deutlich höheren werktäglichen Durchschnittswerte angegeben werden, die sich in den beiden IVV-Gutachten finden. Diese Verkehrsprognose stützt sich auf siedlungsstrukturelle Leitdaten für den Untersuchungszeitraum 1995 bis 2010: insbesondere Entwicklung der Zahl der Einwohner, der Beschäftigten, des Pkw-Bestandes und die BIP-Entwicklung (IVV-Gutachten 1996, S. 4).

Die Entwicklung der Einwohner als auch der Beschäftigten wird für den Untersuchungszeitraum als konstant angenommen (a.a.O.); diese Annahmen sind von der Wirklichkeit weit entfernt:

<u>Einwohner:</u>	1995	ca. 401.000
	2010	ca. 401.000
Ist: (31.12.) 2000	ca. 391.150	

<u>Beschäftigte:</u>	1995	ca. 166.000
	2010	ca. 166.000
Ist: (30.6.) 2000	ca. 135.500.	

Aktuelle Bevölkerungsprognosen für Bochum gehen bis zum Jahr 2010 von einem Rückgang der Bevölkerung auf ca. 369.600 (2015: 358.000) aus (KVR, Städte- und Kreisstatistik Ruhrgebiet 2000). **Dies bedeutet gegenüber der IVV-Prognose einen Rückgang bis 2010 von ca. 31.400 EinwohnerInnen.**

Mitte 2000 (30.6.) betrug die Zahl der (sozialversicherungspflichtig) Beschäftigten ca. 135.500, also schon 30.500 Beschäftigte weniger als für 2010 prognostiziert. Dieser Trend wird sich fortsetzen, insbe-

sondere durch den Abbau industrieller Arbeitsplätze im Ruhrgebiet insgesamt wie auch in Bochum (vgl. den Arbeitsplatzabbau bei Opel Bochum von ca. 1000/Jahr).

Die völlige Fehleinschätzung der zukünftigen Entwicklung wird noch verstärkt durch eine zu optimistische Einschätzung des Wirtschaftswachstums in langer Frist (BIP). Die Fehleinschätzung des IVV-Gutachtens 1996 wird noch übertroffen durch die aktualisierte Fortschreibung der Prognose auf den Zeithorizont 2015 im IVV-Gutachten 1998/99 (S. 30-33). Dort wird gar mit einem Anwachsen der Beschäftigtenzahlen von 1993 bis 2010 um 2,8 % gerechnet.

Die angenommene Zunahme der Kfz-Leistung bis 2010/2015 um ca. 13 % ist also offensichtlich erheblich zu hoch angesetzt. Damit verringern sich aber auch die prognostizierten Verkehrsengpässe deutlich, die wiederum als Begründung für die Bedarfsfeststellung dienen.

2.1. 40 Die Grundlage für die „prognostizierte“ Zunahme des Kfz-Verkehrs auf der A 40 bis 2010/15 ist nicht wissenschaftlicher Natur, sondern eine politische Vorgabe des Auftraggebers für das IVV-Gutachten. Die errechnete Verkehrszunahme ist damit nicht ein Schicksal, dem sich die Politik und Straßenbauplanung anzupassen hat, sondern Resultat eben dieser Politik (selbsterfüllende Prophezeiung). Es ist für den Abwägungsprozess erheblich, dass eine Erörterung von Alternativen, die zu einer geringeren Kfz-Entwicklung führen würden, unterlassen wird.

Grundlage für die von IVV errechnete Verkehrsnachfrage- und Fahrleistungsentwicklung ist die Zugrundelegung eines "beeinflußten Trendszenarios", wie es von der Landesverkehrsplanung NRW für perspektivische Überlegungen hinsichtlich der Verkehrsentwicklung genutzt worden ist (IVV-Gutachten 1996, S. 15). Dieses Szenario

kann als ein paralleler Ausbau des Straßen- und Autobahnnetzes sowie – moderat – des Öffentlichen Verkehrs charakterisiert werden. Nur auf dieser Basis ergibt sich die prognostizierte Zunahme der Kfz-Leistung bis 2010/15, die wiederum – rechnerisch – zu den Engpässen und dem angeblichen Lösungsbedarf führen.

Das IVV-Gutachten selbst (S. 15) gibt an: *„Sofern von anderen Rahmenbedingungen für die Verkehrsprognose ausgegangen wird, ändern sich naturgemäß auch die Perspektiven der Verkehrsentwicklung.“* So würden sich im motorisierten Individualverkehr *„bei Ansatz eines Ökologie-Szenarios Fahrleistungsreduktionen ... um ca. 15 %“* verglichen mit dem „beeinflussten Trendszenario“ einstellen. Damit könnte bei Verfolgung einer entsprechenden Politik die Verkehrsleistung des Personenverkehrs im Stadtgebiet Bochum für das Jahr 2010 gegenüber 1995 absolut um ca. 5 % gesenkt werden.

Grundlage dieser Szenario-Rechnungen ist der „Gesamtverkehrsplan Nordrhein-Westfalen“, hg. v. Landesminister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr im Jahre 1990. Auch an diesem Gesamtverkehrsplan war die Ingenieurgruppe IVV Aachen beteiligt. Im Gesamtverkehrsplan von 1990 heißt es:

„Nach dem Ökologie-Szenario bestehen bei entsprechenden verkehrspolitischen Maßnahmen große Chancen, die Verkehrsentwicklung sozial und umweltverträglicher zu gestalten. /.../ Die Entlastungswirkung des Ökologie-Szenarios für das Straßennetz wäre beachtlich. Die Kfz-Fahrleistungen auf den Innerortsstraßen könnten gegenüber dem Trend-Szenario um 13 % vermindert werden, die Belastung auf den Autobahnen um 16 %.“ Weiter heißt es: *„In den großen Ballungsräumen wären die möglichen Verminderungen des städtischen Kfz-Verkehrsaufkommens im Vergleich Ökologie-Szenario zum Trendszenario rd. 30 %.“*

Die Straßenbaumaßnahmen im Rahmen der „Bochumer Lösung“, die dem „beeinflussten Trendszenario“ folgen, tragen daher nicht zu der möglichen Verkehrsentlastung bei, sondern verhindern diese gerade-

zu. Das gesamte Kfz-Verkehrsleistung im Bochumer Stadtgebiet nimmt um zwei Prozent zu (IVV-Gutachten 1996, S. 25).

Der Erläuterungsbericht (Blatt 7) behauptet: *„Durch die unveränderte Beibehaltung des heute vorhandenen Straßennetzes im Raum Bochum und der zu erwartenden Verkehrssituation im Jahre 2010 wird der Auslastungsgrad im Netz weiter erhöht und verschärft.“* Hinsichtlich der grundlegenden Frage, wie die offenkundigen Verkehrsprobleme auf Bochums Autobahnen (v.a. auf der A 40) verkehrlich angemessen sowie sozial- und umweltverträglich gelöst werden können, unterbleibt ein umfassender Abwägungsprozess schon im Ansatz: Alternativen zur „Bochumer Lösung“ inklusive sechs-streifiger Ausbau der A 40 kommen erst gar nicht in den Blick. Die Möglichkeiten einer ökologischen Verkehrspolitik, die bekannten Stauprobleme aufzulösen, werden in dem Erläuterungsbericht – auch in dem IVV-Gutachten von 1996, wie vom Auftraggeber gewollt – ausgeblendet.

2.1. 41 Die dargestellte Begründung für den Bedarf der Baumaßnahme ist in sich inkonsistent.

Bei der Betrachtung der verkehrlichen Engpässe steht das Autobahn-Streckennetz einschl. der A 40 samt (autobahnähnlichem) Außenring im Blickpunkt. Dem nachgeordneten Straßennetz werden ausdrücklich *„noch Kapazitätsreserven“* attestiert (Blatt 2). Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrsverbindungen im mittleren Ruhrgebiet seien dringend erforderlich, *„um die schwerwiegenden gesamtwirtschaftlichen Nachteile aus den häufigen Staus und Verkehrsunfällen auf dem Autobahn-Streckennetz im Raum Bochum zu verringern“* (Blatt 2). Auf Blatt 3 wird resümiert: *„Durch die Maßnahmen der „Bochumer Lösung“ wird die Leistungsfähigkeit im gesamten Straßensystem signifikant angehoben. Dies führt zu einer deutlichen Reduzierung des Anteils überlasteter Straßen – gemessen an den möglichen Leistungsfähigkeiten.“*

Einmal geht es um Kapazitätsengpässe des Autobahn-Netzes in Bochum, im Fazit geht es dann um das gesamte Straßensystem einschl. „sonstige Stadtstraßen“. Diese Irreführung und Unklarheit in der Begründung für den Bedarf verweist auf tieferliegende Schwächen der Argumentation.

2.1. 42 Die dargestellte Begründung für den Bedarf der Baumaßnahme ist nicht nachvollziehbar. Die angebliche Entlastungswirkung der „Bochumer Lösung“ ist offensichtlich eher marginal als „signifikant“ und „deutlich“; streckenweise tendiert sie sogar gegen Null. Diese Fehleinschätzung ist für die gesetzlich gebotene Abwägung der öffentlichen und privaten Belange von erheblicher Bedeutung.

Der Erläuterungsbericht hält es nicht einmal im Ansatz für nötig, seine Behauptung einer signifikanten Leistungssteigerung des Bochumer Straßensystems infolge der „Bochumer Lösung“ zu belegen. Vergleicht man auf der Basis der zugrundegelegten IVV-Gutachten die Fälle „ohne“ und „mit Bochumer Lösung“ für das Jahr 2010, kommt man zu gänzlich anderen Schlussfolgerungen.

- Bei der „Summe der sonstigen Stadtstraßen“ ergibt sich eine Abnahme der Auslastung bzw. Überlastung um lediglich zwei Prozent (genau sogar nur um 1,6 %: IVV-Gutachten 1996, Bild 9, S. 20). Dies kann offensichtlich nicht als „signifikante“ Verbesserung und „deutliche“ Reduzierung der Überlastung (vgl. Erläuterungsbericht) angesehen werden.

Selbst diese Entlastung ist zu hoch angesetzt: Anlage 3.7 im IVV-Gutachten 1998/99 weist gegenüber Bild 10 im IVV-Gutachten 1996 (S. 22) eine deutliche Zunahme des Verkehrs auf der Universitätsstraße für das Jahr 2010 auf: südlich Nordhausenring von 41.000 auf 49.000 und nördlich des Rings von 31.000 auf 34.000. Für den Bereich Bochum-Wattenscheid zeigt ein Vergleich für

2010 in den Fällen „ohne“ und „mit“ sogenannten „Bochumer Lösung“: Die Kfz-Belastung an durchschnittlichen Werktagen auf dem Wattenscheider Hellweg bleibt im Wesentlichen gleich, während sie auf der Essener Straße im „Mit-Fall“ leicht zunimmt; eine Entlastungswirkung durch den A 40-Ausbau ist nicht gegeben (IVV-Gutachten 1996, Bild 7, S. 16, und Bild 10, S. 22).

Nimmt man diese Belastungswirkungen als symptomatisch für die Hauptmagistralen an, so **verflüchtigt sich die behauptete Minderbelastung für das Bochumer Stadtstraßennetz im Falle der „Bochumer Lösung“ gegen Null.**

- Beim Autobahn-Streckennetz gebe es im Mit-Fall eine Entlastung um 12 Prozent, beim Außenring Bochum eine zusätzliche **Aus- bzw. Überlastung** um 26 (!) Prozent.

Die Aussagen des Erläuterungsberichtes über „Aus- bzw. Überlastungen“ des Straßennetzes stützen sich auf entsprechende Daten des IVV-Gutachtens 1996. Dieses Gutachten ist aber an dieser wichtigen Stelle mehrdeutig: Mal spricht es bezogen auf identische Straßen und Zeiten von „ausgelastet oder überlastet“, mal ausdrücklich von „überlastet“: Diese Unterscheidung ist für die Feststellung von Engpässen entscheidungserheblich.

Wir erwarten für den Erörterungstermin eine nachvollziehbare Klärung dieses Problems.

- Stellt man in Rechnung, dass der Außenring heute schon wie eine Stadtautobahn ausgebaut ist und – laut Planungen der Landes- und Bundesregierung – in naher Zukunft zum größten Teil zur Bundesautobahn aufgestuft werden soll, so muss man die prognostizierte Mehrbelastung des Außenrings mit dem Zahlen des Autobahn-Streckennetzes verrechnen.
- Eine Gesamtzahl für die Be- und Entlastung des Autobahn-Streckennetzes inkl. Außenring fehlt aber im Erläuterungsbericht.

Dies ist umso mehr fehlerhaft, da eine Einbeziehung des Außenrings mit seiner Länge von 10,2 km in die sonstigen Autobahn - Strecken auf Bochumer Gebiet mit einer Länge von ca. 30 km (A 40 plus A 43 plus A 44) die dargestellten Entlastungswirkungen der „Bochumer Lösung“ erheblich in Frage stellen würde. Nimmt man auf der Basis der prognostizierten Daten eine Gesamtabwägung für die angebliche Entlastung der Bochumer Autobahn- und autobahnähnlichen Strecken vor, kommt man auf eine **Entlastung von lediglich 2,5 Prozent**. Unter Berücksichtigung von Prognoseunsicherheiten reduziert sich diese Entlastung möglicherweise sogar auf **+/- Null**.

- Das IVV-Gutachten von 1996 (IVV 1996, S. 26) errechnet bei zusammengefasster Betrachtung von Autobahnen und Außenring einen Rückgang des Anteils der überlasteten (!) Strecken von ca. 50% auf ca. 44%. Auch hier ist die Berechnung nicht nachvollziehbar. Es bestehen erhebliche Zweifel, ob nicht der Anteil der absehbar überlasteten Strecken auf dem Außenring deutlich zu niedrig angesetzt ist und damit die Gesamtentlastung deutlich zu hoch berechnet ist.

Wir erwarten hier nähere Auskünfte der IVV-Gutachter bei dem Erörterungstermin.

Ungeachtet obiger Bedenken kann aber auch der hier prognostizierte Rückgang des Anteils überlasteter Autobahn-Strecken inklusive Außenring nicht als „signifikant“ und „deutlich“ angesehen werden.

- Vergleicht man die Teilstreckenbelastungen auf der A 40 für das Jahr 2010 in Fall mit und ohne „Bo-Lösung“, kommt es im „Mit-Fall“ nur zu einer marginalen, kaum merklichen Verminderung des Verkehrs auf der gesamten A 40 im Bochumer Stadtgebiet von vier Prozent. Vergleicht man aber die Verkehrsbelastung im Fall „Bochumer Lösung“ mit dem Ausgangsjahr 1995, kommt es sogar zu einer Mehrbelastung auf der A 40 von drei Prozent; selbst östlich des geplanten Westkreuzes kommt es streckenweise nur zu

marginalen Entlastungen (- 6.000 Kfz/Werktag), zum größten Teil aber zu gar keiner Entlastung gegenüber dem Status quo. (Siehe: IVV-Gutachten 1996, S. 10, 16, 22)

**Das heißt: Die heute schon gegebene Überlastung und Stau-
problematik auf der A 40 bleibt auch bei Realisierung der
„Bochumer Lösung“ bis 2015 bestehen.**

Es bleibt zu klären, warum der Erläuterungsbericht und selbst das IVV-Gutachten 1996 davon sprechen, dass die „Leistungsfähigkeit im Gesamtsystem ... signifikant angehoben“ werde (IVV-Gutachten 1996, Ergebnisübersicht, S. 27), obwohl die Detailanalyse eine solche Schlussfolgerung nicht annähernd rechtfertigt. Vgl. dazu die nächste Einwendung !

**Zusammenfassend: Offensichtlich kann auch für das Bochumer Autobahnnetz – einschl. der A 40- von einer „signifikan-
ten“ und „deutlichen“ Entlastungswirkung der „Bochumer
Lösung“ keine Rede sein.**

**2.1. 43 Die abschließende Bewertung von verkehrlichen
Belastungen und Entlastungen im Erläuterungsbericht und in
den IVV-Gutachten ist willkürlich, unwissenschaftlich, feh-
lerhaft, irreführend und durch die Detailergebnisse der Gut-
achten offensichtlich nicht gedeckt. Dadurch wird der Be-
darfsfeststellung ein weiteres Mal der Boden entzogen.**

In der Ergebnisübersicht des IVV-Gutachtens 1996 (Blatt 27) finden sich für die Bedarfsfeststellung zwei zentrale Aussagen, die beide geschönt sind und wichtige Untersuchungsergebnisse des Gutachtens unterschlagen:

1. Hinsichtlich der angegebenen Reduktion der Fahrleistung infolge der „Bochumer Lösung“ fehlt die - offenbar unbequeme - Aussage

über die Entwicklung der Gesamtfahrleistung: Diese steigt nach Aussage des Gutachtens um ca. 2 % an (S. 25). Hier handelt es sich also um Verkehr, der durch die „Bochumer Lösung“ induziert wird und bei einer Kosten-Nutzen-Analyse in die Gesamtbewertung einbezogen werden müsste. (Zur Kosten-Nutzen-Analyse des A 40-Ausbaus: s.u. .)

2. Als Summe des Gutachtens gilt die Aussage: *„Die Leistungsfähigkeit im Gesamtsystem wird signifikant angehoben. Die Ausbauten und die Umverteilung der Verkehre führen zu einer deutlichen Reduzierung des Anteils überlasteter Straßen...“* Dieses Resümee ist offensichtlich fehlerhaft: Als Beleg wird eine Reduzierung der Überlastungserscheinungen „im niveaufrei geführten Straßensystem“ um ca. 12 % behauptet; dabei werden aber nur die Autobahnen eingerechnet, nicht aber der niveaufrei geführte Außenring. Dies wird eine Seite vorher auch zugestanden: Dort wird für die Summe der niveaufrei geführten Straßen ein Rückgang von überlasteten Strecken um nur 6 % (absolut) errechnet. Da eine 6%-ige Entlastung kaum als signifikant für die Bedarfsfeststellung erhalten kann, wird diese Gesamtaussage in der Ergebnisübersicht – für den schnellen Gebrauch des Politikers und zum Zitieren für die Planfeststellungsunterlagen – kurzerhand weggelassen. Und selbst diese 6%-ige Entlastung ist zu hoch angesetzt: Eine Überprüfung der Rechnung auf der Basis der Daten des Gutachtens selbst kommt lediglich zu einer Entlastung von **2,5 %** (vgl. vorstehende Einwendung).

Die in der Ergebnisübersicht angegebenen Entlastungszahlen (12% bzw. 7 %) sind in einem Fall (12 %) absolute Zahlen, im anderen Fall (7 %) relative. Auch diese Darstellung ist unwissenschaftlich, irreführend und täuscht darüber hinweg, dass der absolute Entlastungseffekt, auf den es in der Realität allein ankommt, auf allen Stadtstraßen marginal ist: **1,6 %**.

Auch die Bewertung der Leistungssteigerung im Gesamtsystem als „signifikant“ ist willkürlich und irreführend: In der Ergebnisübersicht

werden weitere erwartete Verkehrszunahmen in Höhe von 13 % als „moderat“ bezeichnet und im Text auch als solche charakterisiert. Hingegen wird zwei Abschnitte weiter von einer „signifikanten“ Anhebung der Leistungsfähigkeit im Gesamtsystem gesprochen: gemeint ist eine Reduktion von Überlastungserscheinungen im niveaufrei geführten Straßensystem um ca. 12 % und auf den Stadtstraßen um ca. 7 %.

Also: Eine Verkehrszunahme um 13 % wird als moderat, eine angebliche Überlastungsabnahme um 12 bzw. 7 % als signifikant dargestellt.

Man spürt das Interesse des Auftraggebers des Gutachtens und der Planfeststellungsbehörde, zitierfähige Planunterlagen für die Bedarfsfeststellung zu erhalten.

2.1. 44 Die offensichtlichen Mängel in den beiden IVV-Gutachten stellen in ihrer Gesamtheit die Verlässlichkeit und Aussagekraft der Gutachten für die Planfeststellung in Frage. Wir fordern eine Überprüfung ihrer Gutachten durch ein unabhängiges Institut, z.B. durch das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie.

Eine Überprüfung der IVV-Daten durch die Kurzstudie des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie „Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssituation im mittleren Ruhrgebiet“ (1996) zeigt, dass auf ihrer Grundlage auch gänzlich andere Schlussfolgerungen gezogen werden können bzw. müssen. Auch wird die komplizierte Methodik, die zu den errechneten Ergebnissen der Gutachten führt, an keiner Stelle nachvollziehbar dargestellt. Schon leichte Änderungen in der Methodik können zu gravierenden Änderungen in den Prognoserechnungen führen. Die Modellrechnungen von IVV berücksichtigen nicht

hinreichend mögliche Rückverlagerungen vom ÖPNV auf die Bochumer Straßen und nicht hinreichend die Induzierung von Neuverkehr.²

Wir fordern daher eine Überprüfung der IVV-Gutachten durch unabhängige Gutachter.

2.1. 45 Darüber hinaus besteht der dringende Verdacht, dass bei der Ingenieurgruppe IVV die Unabhängigkeit des Gutachters vom Auftraggeber und der Planfeststellungsbehörde nicht gegeben ist. Wir lehnen daher die Gutachtergruppe als befangen ab.

Schon für das Planfeststellungsverfahren im Jahr 1978 für das A 44-Teilstück Höfstraße - Markstraße war die Ingenieurgruppe IVV gutachterlich tätig. Wer wie IVV seit über 25 Jahren in Diensten desselben Auftraggebers steht (Bundes- und Landesverkehrsministerium), geht mit ihm eine quasi-symbiotische Beziehung wirtschaftlicher Abhängigkeit ein: Um Folgeaufträge zu erhalten und damit die eigene Existenz, muss für den Auftraggeber gefällig begutachtet werden. Dies ist in den obigen Einwendungen exemplarisch dargestellt worden.

Diese Abhängigkeit der Gutachter wird offensichtlich dadurch, dass das Gutachten 1996 vom damaligen Landesverkehrsminister W. Clement in Auftrag gegeben worden ist, nachdem sich dieser vehement für die Realisierung der „Bochumer Lösung“ stark gemacht hatte.

2.1. 46 Im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) werden relevante Belastungsdaten für Verkehrsstärken auf der A 40 unterschlagen. Damit wird ein geschöntes Bild des geplanten A 40-Ausbaus gezeichnet.

² Vgl. zur Methodenkritik die Kurzstudie des Wuppertal Instituts 1996, S. 10f., 30.

Im Erläuterungsbericht werden für das Jahr 2010 die täglichen durchschnittlichen Verkehrsstärken (DTV) angegeben (Blatt 3) statt die z.T. deutlich höheren Werte an durchschnittlichen Werktagen, die das IVV-Gutachten 1998/99 für die Dimensionierung der Knotenpunkte errechnete; dies sind 112.000 bis 129.000 Kfz/Werktag (IVV-Gutachten, S. 22). Schon das IVV-Gutachten 1996 (S. 21) weist ausdrücklich daraufhin: *„Weiterhin hebt sich die starke Belastungszunahme auf der A 40 im Abschnitt westlich der Anschlußstelle Stahlhausen hervor.“* Die Unterschlagung dieses Sachverhaltes im Erläuterungsbericht kommt schon einer Fälschung der wahren, ausbaubedingten Belastungssituation auf der A 40 gleich.

2.1. 47 Neue Straßen – wie die sogenannte „Bochumer Lösung“ – sind primär nicht verkehrsverteilend, sondern verkehrserzeugend.

Mit einer Fülle von Ordnern voller sogenannter Berechnungen (die aber nicht ausgelegt wurden), angeblicher Begründungen, sogenannter Ausführungen und auf Täuschung angelegter Versprechungen in Sachen Straßenbau will man die Bevölkerung glauben lassen, dass neue Straßen – wie die A 40 – ganze Regionen retten, Arbeitsplätze schaffen, zu weniger Unfällen führen, zeitsparend wirken, Stauprobleme lösen, ja sogar mit ihren starken Umweltbelastungen die Umwelt entlasten. All diese „Lösungen“ sind weitgehend fiktiv und kontraproduktiv: Das Herzstück aller Verkehrsuntersuchungen, die angewandeten Bewertungsverfahren, orientieren sich an ihrer eigenen inneren Logik, beinhalten aber schwerwiegende methodische Fehler. Sie ignorieren,

- dass Straßenbau heute eine der wesentlichen Ursachen für die Zunahme des Straßenverkehrs ist
- dass die wichtigste Ursache für das Wachstum des Personenverkehrs die Geschwindigkeitszunahme ist

- dass immer schneller werdende Verkehrsmittel die Raumstrukturen verändern
- dass der Raum einen Wert hat, also z. B. Zerschneidung von Naturschutzgebieten nicht mehr mit nur 0 DM pro qm, sondern drastisch höher zu bewerten wäre
- dass ein verbessertes Verkehrsangebot zu mehr Verkehr (= induzierter Verkehr) führt. Berücksichtigt man den induzierten Verkehr bei der Bewertung richtig, kommt in der Regel heraus, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Straßenbaus negativ ist. Straßenbau lässt sich also volkswirtschaftlich nicht rechtfertigen
- dass die Zeit, die Menschen im Verkehr zubringen, unabhängig vom Verkehrsmittel und Verkehrsinfrastruktur ist. Wer schneller unterwegs ist, investiert die gesparte Zeit wieder in mehr Verkehr (Satz vom konstanten Reisezeitbudget)
- dass trotz der scheinbar sinkenden Anzahl an Verkehrstoten (aufgrund verbesserter Verkehrssteuerung, anderer Verkehrsverhältnisse, späterer Tod erst nach 30 Tagen – Bezugspunkt für die Unfalltodesstatistik - nach dem Unfall aufgrund lebensverlängernder verbesserter medizinischer Verhältnisse u.s.w.) Straßenbau prinzipiell zu mehr Verkehrsunfällen führt. Der Straßenverkehr ist die größte Verletzungs- (pro Jahr 500.000 Menschen !) und Tötungsmaschinerie, die Deutschland seit Ende des zweiten Weltkriegs erlebt.
- sie ignorieren allerlei Opportunitätskosten der bisherigen Straßenbaupolitik (immer mehr, schneller und weiter),
- dass durch den Straßenbau jedes Mehr an Ausbringung von Streusalz im Winterdienst, Angst vor Verkehrsunfällen, psychosoziale Kosten, Klimabelastung und andere „Kleinigkeiten“ Schäden in Milliardenhöhe verursachen, die überhaupt nicht mitbewertet werden

- sie bewerten punktuelle Maßnahmen und verlieren dabei das Gesamtsystem aus den Augen.

2.1. 48 Der Ausbau der A 40 steht in der Tradition, in Bochum den Autoverkehr mit Steuergeldern zu privilegieren und das Fahrgastaufkommen im städtischen öffentlichen Verkehr deutlich zu reduzieren.

Bereits mit dem in Form einer Autobahn vorgenommenen Bau der Bochumer Universitätsstraße ist bewusst darauf hingearbeitet worden, das Fahrgastaufkommen im städtischen öffentlichen Verkehr zu reduzieren. Dies hat der Fachwissenschaftler Rudolf Menke im einzelnen nachgewiesen in der Publikation: Bochums Universitätsstraße – ein Beispiel für das verfehlte Stadtverkehrskonzept, in Fachzeitschrift „Bauwelt“ Heft 18 vom 14. Mai 1973 Seite 792 bis 794.

Als Planungsgrundlage diente ein Gutachten der Verkehrsplaner Billinger und Waning. Letzterer betreibt in seiner Doppelfunktion als städtischer Abteilungsleiter und zugleich als Chef eines selbstständigen Ingenieurbüros im Auftrage der Stadt Bochum auch den Bau der A 44. **Der Beitrag von Menke wird zum Gegenstand unserer Einwendungen gemacht.**

2.1. 49 Bei der A 40-Planung wird in unzulässiger und unkritischer Weise der Kfz-Verkehr fortgeschrieben. So wird nicht berücksichtigt, dass die PKW im Durchschnitt nur von 1,2 Personen besetzt sind, obwohl sie in der Regel für 5 Personen ausgelegt sind.

Jeder PKW nimmt auf der Straße – unabhängig von der Besetzung – den gleichen Platz ein. Die unzulängliche tägliche Ausnutzung stellt eine permanente, gemeinwohlwidrige Verschwendung von Ressourcen dar.

Wenn festgelegt würde, dass die A 40 generell, zumindest aber während der „Stoßzeiten“, im Wesentlichen nur in Vollbesetzung benutzt werden dürfte, könnte man die A 40 sogar zurückbauen.

Der beabsichtigte A 40-Ausbau stellt letztlich eine gemeinwohlwidrige, auf Verschwendung ausgerichtete, gesundheitsschädigende Subvention der Auto-Lobby dar.

2.1. 50 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 Bundesverkehrswegeplan 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 1992 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.

Die drei Baumaßnahmen der sogenannten Bochumer Lösung sind im März 2000 vom Land NRW zur Fortschreibung des BVWP 1992 angemeldet worden. Dementsprechend muss für diese drei Maßnahmen – die nach dem Willen von Bundes- und Landesregierung nur im Netzverbund betrachtet werden können – eine **weiterentwickelte Kos-**

ten-Nutzen-Analyse vorgenommen werden (vgl. Verkehrsbericht 2000 des BMVBW).

Diese erneute Kosten-Nutzen-Analyse findet in die Planunterlagen keinen Eingang. Wir fordern auch hier rechtzeitig detaillierte Informationen, auch bez. des veranschlagten Kosten-Nutzen-Koeffizienten. Insbesondere interessieren wir uns

- für die in Anschlag gebrachten Kostenansätze für Unfälle, ökologische Folgekosten (Lärm, Abgase, Klimaschäden: CO₂-Emissionen),
- für die nicht-monetäre Beurteilung gemäß der Projekt-Umweltrisikoeinschätzung, der Raumwirksamkeitsanalyse und der städtebaulichen Effekte (insbesondere Aufenthaltsqualität und Nutzungsansprüche sowie Stadtklima/Stadtökologie),
- für die Bewertung interdependenter Maßnahmenbündel (vgl. Netzverbund „Bochumer Lösung“) und die Berücksichtigung des induzierten Verkehrs.

Wir behalten uns auch gegen diese Kosten-Nutzen-Analyse Widerspruch vor.

Sollte eine Kosten-Nutzen-Analyse nicht vorgesehen sein, da die Maßnahmen der „Bochumer Lösung“ Teile des sogenannten Anti-Stau-Programms der Bundesregierung sind, **legen wir hiermit vorsorglich Widerspruch ein.**

2.1. 51 Der 6-streifige Ausbau der A 40 führt nicht zu einer Verringerung der häufigen Staus auf der A 40, sondern zu einer Fortsetzung der Staus bei deutlich erhöhtem Verkehrsaufkommen.

Der Erläuterungsbericht verweist auf die Vielzahl der Staus auf der 4-streifig geführten A 40, um damit den 6-streifigen Ausbau zu begründen (Blatt 2). Laut IVV-Gutachten 1998/99 nimmt die werktägliche Durchschnittsbelastung von ca. 100.000 Kfz in 1995 auf ca. 120.000 Kfz in 2010 zu; die spezifische Spurbelastung von ca. 25.000 Kfz/Werktag bei vier-streifigem Ausbau nehme aber infolge des sechs-streifigen Ausbaus auf ca. 20.000 Kfz/Werktag ab (a.a.O., S. 35). Der Straßenverkehrsfluss werde damit verbessert.

Bei dieser Betrachtung bleiben der durch die Ausbaumaßnahme zurückverlagerte und neu-induzierte Verkehr systematisch unberücksichtigt. Das Wuppertal Institut analysiert in seiner Kurzstudie zur „Bochumer Lösung“ (1996): *„Die Verkehrsprobleme im mittleren Ruhrgebiet entstehen durch die extrem dichte Besiedlung des Ballungsraums und die durch das ebenfalls dichte Straßennetz hervorgerufene große Verkehrsnachfrage. Dass man der bestehenden Nachfrage nicht gerecht werden kann, zeigt sich, wenn im Rechenmodell für die A 40 keine kapazitätsbedingten Widerstände eingegeben werden. Die Belastung würde dann auf weit über 200.000 Fahrzeuge [S. 30] pro Tag ansteigen. Ein nachfragegerechter Ausbau muss Illusion bleiben.“* (a.a.O., 29f.)

Der enorme Nachfrageüberhang auf der A 40 bewirkt, dass es auch nach einer verbesserten Anbindung der A 40 an den Außenring über das geplante Westkreuz zu keiner Verkehrsentlastung auf der A 40 kommen wird: Selbst ohne den induzierten Neuverkehr zu berücksichtigen, würden die *„Kapazitätserweiterungen durch Zurückverlagerung verdrängter Verkehre aufgefüllt werden. Konkret ist zu erwarten – und die Modellrechnungen legen das nahe – dass z.B. von der A 42 Verkehrsnachfrage auf die A 40 im Raum Bochum gezogen wird, wenn von dieser Trasse Verkehr auf den Ring verlagert wird... Der Raum Bochum wird damit aufgrund der Kapazitätserweiterung Verkehrlich höher belastet als ohne die Baumaßnahmen.“* (a.a.O., S. 30)

Die Einschätzung des letzten Satzes wird durch das IVV-Gutachten 1996 bestätigt (S. 25): *„Die in der Gesamtfahrleistung für das Stadt-*

gebiet nachgewiesenen Zunahmen von ca. 170.000 Kfz-Km (ca. 2 %) sind u.a. mit den neu angebotenen Verbindungsmöglichkeiten innerhalb der Stadt verbunden.“

Damit ist absehbar, dass es auch in der Ausbauvariante der A 40 in Bo-Stahlhausen zu den bekannten täglichen Staus kommen wird, nun aber auf einem deutlich erhöhten Verkehrsniveau. Diese Einschätzung wird vom Wuppertal Institut geteilt. Das Institut kommt zu dem Ergebnis, dass infolge der „Bochumer Lösung“ die „*Stauanfälligkeit auf zahlreichen Stadtstraßen, auf der A 40 und auf dem Außenring voraussichtlich zunehmen*“ wird (a.a.O., S. 28).

Eine weitere Folge dieser zumindest fortgesetzten Stauanfälligkeit der A 40 bei erhöhtem Verkehrsaufkommen wird eine enorme Steigerung der Lärm- und Schadstoffemissionen sein.

2.1. 52 Die mit der sogenannten „Bochumer Lösung“ angestrebte „Verbindungsalternative für den West-Ost-Verkehr im südlichen Ruhrgebiet“ führt nicht zu der behaupteten Reduzierung des Anteils überlasteter Straßen und trägt damit auch nicht dazu bei, Zeit- und Betriebskosten der Straßennutzer einzusparen (Erläuterungsbericht, Blatt 3). Die behauptete „Lösung“ der Bochumer Verkehrsprobleme berücksichtigt nicht die prognostizierte Staugefahr auf einigen Strecken der neugebauten A 44 und des Außenrings. Damit erweist sich die sogenannten Bochumer Lösung als Scheinlösung. Für sie besteht kein nachweisbarer Bedarf.

Laut Erläuterungsbericht/Unterlage 1 für den Neubau der A 44 in Bochum (Blatt 4) ergibt sich für den Nordhausenring zwischen den Anschlussstellen Universitätsstraße und „Opelring“ im „Mit-Fall“ für das Jahr 2010 eine Verkehrsstärke von rd. 93.000 Kfz/Werktag. Dies ist in diesem Bereich verbunden mit erheblichen Aus- und Einfädungsverkehren, für die ja in diesem Abschnitt auch vier Extraspuren

vorgesehen sind. Dieser Streckenabschnitt dürfte insbesondere eine absehbare Überlastung, sprich Staugefahr aufweisen, wie auch die o.g. Kurzstudie des Wuppertal Instituts befürchtet.

Auf weiteren drei Teilabschnitten wird der Außenring mit ca. 90.000 Kfz/Werktag belastet; d.h. er wird dort fast so befahren sein wie die A 40 im Bochumer Norden heute. Dem Außenring insgesamt wird im Erläuterungsbericht eine Aus- und Überlastung von 51 % vorhergesagt, die im Bereich westlich der Verknüpfung mit der A 44 noch deutlich höher ausfallen wird.

Was also als „Bypass“ für die in Spitzenzeiten durch Staus überlastete A 40 gedacht ist, ist absehbar selbst vom Infarkt, sprich Staus, bedroht. Ein Bedarf an einer solchen Scheinlösung besteht nicht.

2.1. 53 Die angebliche überdurchschnittliche Unfallhäufung auf dem vorliegenden Straßenabschnitt der A 40 erscheint sehr zweifelhaft.

Der Erläuterungsbericht selbst (Blatt 2) führt die angebliche Unfallhäufung auch auf den „sehr schlechten baulichen Zustand“ des Streckenabschnittes zurück. Schon dadurch stellt sich die Frage, inwieweit die Vier-Spurigkeit des Streckenabschnittes und damit der zähe Verkehrsfluss für die angebliche Unfallhäufung verantwortlich gemacht werden können.

Wir erwarten für den Erörterungstermin genaue Informationen über die Unfallhäufigkeit incl. Schwere der Unfälle auf dem vorliegenden Streckenabschnitt im Zeitvergleich und im Vergleich mit anderen BAB-Strecken im mittleren Ruhrgebiet.

Ob die Verkehrsunfälle auf den Bochumer Autobahnen die Folge ihrer teilweisen Überlastung sind, wird nicht weiter untersucht, sondern lediglich behauptet. Verkehrswissenschaftler gehen hingegen davon

aus, dass die rückläufige Zahl der Verkehrstoten in Deutschland auch mit einer Verlangsamung des Verkehrs auf Autobahnen infolge ihrer Überlastung zu tun habe.

2.1. 54 Der Erläuterungsbericht versäumt es, sich mit der wissenschaftlichen Kritik an der sogenannten Bochumer Lösung auseinander zusetzen, wie sie das landeseigene Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie vorgelegt hat. Auch diese Unterlassung verletzt das erforderliche Abwägungsgebot.

Im April 1996 legte das landeseigene Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie die „Kurzstudie: Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssituation im mittleren Ruhrgebiet“ vor. Im Mittelpunkt der Untersuchung stand insbesondere die Frage, ob durch die Maßnahmen der „Bochumer Lösung“ Verbesserungen der verkehrlichen Situation und der wirtschaftlichen Standortqualität erreicht werden können (S.1), wie von Seiten des damaligen Landesverkehrsministers W. Clement behauptet.

Auf der Basis der im Frühjahr 1996 vorliegenden Planungsunterlagen, die durch die beiden IVV-Verkehrsgutachten von Dez. 1996 und 1998/99 im Wesentlichen bestätigt wurden, gelangte das Wuppertal Institut zu folgender Bewertung der sogenannten Bochumer Lösung (S. 28):

„Statt der ins Auge gefaßten Ziele werden teils gegenteilige Effekte prognostiziert. Die Auswertung aller Unterlagen führt zu der Schlußfolgerung, dass bei Umsetzung des Maßnahmenpakets ... erhebliche Nachteile zu erwarten sind. Nach den Auswertungen ...

- *wird das Bochumer Stadtstraßennetz insgesamt nicht ent- sondern zusätzlich belastet.*

- beim Vergleich mit der Trendentwicklung ohne Maßnahmenumsetzung erfolgt eine teilweise Verlagerung von Belastungen.
- wird eine weitere Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf weiten Teilen der A 40 eintreten. Die angestrebte merkliche Entlastung auf dem zentralen Abschnitt ist nicht nachweisbar.
- wird die Stauanfälligkeit auf zahlreichen Stadtstraßen, auf der A 40 und auf dem Außenring voraussichtlich zunehmen.
- erhöhen sich die verkehrsbedingten Immissionen.
- wird ein weiteres Teilstück der DüBoDo gebaut, wodurch der Druck auf einen kompletten Bau der Achse eher erhöht würde.“

Fazit des Wuppertal Instituts zur sogenannten „Bochumer Lösung“:
 „Die Konstatierung einer beträchtlichen Ziel-Wirkungs-Lücke führt zu einer negativen Bewertung des Maßnahmenpaketes“ (S. 29).

2.1. 55 Die Bewertung „zusätzlicher“ Positiveffekte der „Bochumer Lösung“ - Ersparnis von Zeit- und Betriebskosten der Straßenbenutzer und eine bessere überregionale Anbindung des Stadtgebietes Bochum - erweist sich als zumindest einseitig und mangelhaft.

Laut Erläuterungsbericht (Blatt 3) sollen die Elemente der „Bochumer Lösung“ „dazu beitragen, Zeit- und Betriebskosten der Straßenbenutzer einzusparen und damit auch eine bessere Anbindung des Stadtgebietes an das überregionale Straßennetz zu erreichen.“

Das Stadtgebiet Bochum ist schon heute durch drei Autobahnen (A 40, A 43, A 44) sehr gut an das überregionale Straßennetz angebunden. Ein weiterer Ausbau von Autobahnverbindungen führt –wie oben dargestellt- zu mehr Verkehr und auch zu Staus auf den geplanten

Verbindungen (A 40, A 44 und Außenring). Damit stehen der erwarteten Ersparnis von Zeit- und Betriebskosten der Straßenbenutzer erhebliche Zusatzkosten für dieselbe Gruppe gegenüber. Diese werden in der Abwägung unterschlagen.

Die erforderliche Abwägung der öffentlichen und privaten Belange ist darüber hinaus mangelhaft, da sie sich hier einseitig auf angebliche Kostenvorteile der Straßenbenutzer beschränkt, ohne soziale und ökologische Kostennachteile (Folgekosten) für die Allgemeinheit und für die von der Baumaßnahme negativ Betroffenen einzukalkulieren. (Vgl. die Einwendungen zu den Umweltauswirkungen und die Einwendung zur Kosten-Nutzen-Analyse der Maßnahme, s.o.).

2.2 Beschreibung der Umwelt

2.2. 56 Die Aussagen zur „Beschreibung der Umwelt“ sind unbrauchbar, weil differenzierte Strukturdaten zur Bevölkerung des Untersuchungsgebietes fehlen.

Ohne deren Kenntnis und Berücksichtigung bleiben die Aussagen zu den „Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt“ (Erläuterungsbericht – Unterlage 1 – Blatt 14 ff; hier: Schutzgut Mensch) zwangsläufig spekulativ. Wenn der „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ nicht weiß, wie groß der Kreis der Betroffenen ist, wie sich Alters- und Sozialstrukturen darstellen, ist es dem „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ auch nicht möglich, verantwortlich das Maß der Betroffenheit ernsthaft in einen Abwägungsprozess einzustellen.

2.2. 57 Aufgrund fehlerhafter Vorgehensweise verdrängt die Straßenbauverwaltung, dass sie das Grundrecht

auf körperliche Unversehrtheit (Artikel 2, Absatz 2 GG) verletzt.

Die betroffenen Einwender sind nicht so sehr daran interessiert, zu erfahren, ob irgendwelche Grenzwerte eingehalten werden. Die Einwender und ihre Familien sind primär daran interessiert, ob die Einhaltung dieser sogenannten „Grenzwerte“ ihre verfassungsmäßig verbrieften Rechte auf körperliche Unversehrtheit garantieren. Dies ist ausweislich wissenschaftlicher Forschungsergebnisse nicht der Fall. Die Straßenbaubehörde bezieht diese Forschungsergebnisse offenkundig nicht in ihre Abwägung ein.

Unsere verfassungsmäßig verbrieften Rechte auf körperliche Unversehrtheit sind von der Straßenbaubehörde verletzt.

2.3 Darstellung der Varianten und Variantenplan

2.3. 58 Der Erläuterungsbericht unterlässt es, Planungsalternativen in Form von Tunnellösungen und oberirdischen Einhausungen in erkennbarer und nachvollziehbarer Form abzuwägen. Er verstößt damit gegen die Sorgfaltspflicht staatlicher Planung und das Abwägungsgebot.

Mit keinem Wort erwähnt der Erläuterungsbericht die „Vorstudie zur Umgestaltung der A 430/B1 im Bereich Bochum bis Dortmund (L 660)“, hg. v. MSWV in NRW 1989. Dort werden gerade auch für den betreffenden Planungsabschnitt (Bahnhof Wattenscheid, km 1,5 – 3,0) Planungsalternativen mit kombinierter Tunnel- und Einhausungslösung vorgestellt und diskutiert. Gerade auch stadtgestalterische Gesichtspunkte, die der Erläuterungsbericht mit Recht geltend macht, werden in die Überlegungen einbezogen.

Wir erwarten für den Erörterungstermin eine eingehende Auseinandersetzung mit den Vorschlägen dieser Vorstudie.

4 Einzelheiten der Baumaßnahme

4.4 Bodenmassen und Abfallbeseitigung

4.4. 59 Der Planverfasser kennt die Rechtsgrundlagen seines Handelns nicht.

Bei der Verwendung aufbereiteter Altbaustoffe soll ein Erlass beachtet werden, der nicht mehr in Kraft ist.

Die pauschale Absicht, Bauschutt „ordnungsgemäß“ zu entsorgen, widerspricht geltendem Recht

4.5 Straßenentwässerung

4.5. 60 Soweit Oberflächenwasser der A 40 über Gräben und Mulden abgeleitet wird, darf das Schutzgut Boden nicht als Reinigungsfilter für kontaminiertes Wasser missbraucht werden. Dies gilt nicht nur im Bereich des Heilquellenschutzgebietes.

In Übereinstimmung mit der seit Inkrafttreten der Bodenschutzgesetze vom Rat der Sachverständigen für Umweltfragen vertretenen Auffassung, dass ein Schutz der Ressource Grundwasser nur in der strikten Einheit mit dem Bodenschutz realisierbar ist, sind entsprechende technische Einrichtungen (z.B. spezielle Straßeneinläufe) vorzusehen.

4.5. 61 Die geplante Straßenentwässerung Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+080 gefährdet die Umwelt und stellt einen unnötigen und zusätzlichen Belastungsfaktor der Umwelt dar.

Die Planung der Entwässerung von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+080 stellt eine schwerwiegende Beeinträchtigung der Umwelt dar und wird deshalb als Planungsfehler eingewendet.

Nach Aussage des Erläuterungsberichts soll das Oberflächenwasser dieses Bereiches in den Leither Bach eingeleitet werden. Vor der Einleitung ist zur Verzögerung und „Vorklärung“ ein im Zuge der Baumaßnahme zu errichtendes Regenrückhaltebecken mit Sandfang und Leichtflüssigkeitsabscheider vorgesehen.

Die Planungsbehörde platziert dieses Regenrückhaltebecken ausgerechnet mitten in das Landschaftsschutzgebiet Nr. 2 Schulte-Kemna und den regionalen Grünzug C. Hiermit wird in überflüssiger und leichtfertiger Weise in das einzige naturnahe Landschaftsbild des Planungsraums der Straßenbaumaßnahme eingegriffen. Die im landschaftspflegerischen Begleitplan offensichtlich nachträglich eingefügte Kompensierung in Form einer „landschaftsgerechten“ Einbindung des RRB ist nicht geeignet, diesen schwerwiegenden und überflüssigen Eingriff auszugleichen.

Die Planung des RRB erfordert mit dem Bau eines ca. 200 m langen Zulaufkanals und einer ca. 300 m langen Zufahrt mitten durch das Landschaftsschutzgebiet weitere Eingriffe in Natur und Landschaft, die in den Planungsunterlagen weder erwähnt noch kompensiert werden.

Es bleibt völlig unverständlich, warum die Entwässerung des besagten Straßenabschnittes nicht wie die der anderen Abschnitte der geplanten Straßenbaumaßnahme über die Kanalisation z.B. der Steeler Straße erfolgt.

Mit dem geplanten Bau des RRB werden die im Oberflächenwasser mitgeführten Schadstoffe in das Landschaftsschutzgebiet importiert und belasten nach ihrer Einleitung die Wasserqualität des Leither Baches, der nach Auskunft der Stadtverwaltung Bochum mittelfristig renaturiert werden soll.

Aus den dargestellten Gründen heraus wird die rechtliche Zulässigkeit der Entwässerungsplanung eingewendet.

5 Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt

5.1.1 Lärmimmissionen

5.1.1. 62 Durch die geplante Baumaßnahme, die Bestandteil der sogenannten "Bochumer Lösung" ist, 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 der "Bochumer Lösung" 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 Belas-

tung 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 der "Bochumer Lösung" nicht berücksichtigt.

Das Autobahn- und Straßennetz im Bereich Bochum erfüllt voll die Voraussetzung, dass der Zielverkehr zur heimischen Wirtschaft – Opel, Krupp/Thyssen, sämtliche Industriegebiete – gewährleistet ist.

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

5.1.1. 63 Wir erheben folgende Einwendungen hinsichtlich der durchgeführten bzw. nicht-durchgeführten lärmtechnischen Untersuchungen, gegen die Methodik dieser Untersuchungen und bezüglich der Anwendung der Lärmschutz-Richtlinie RLS-90:

Die Methode zur Ermittlung des Lärmpegels ist unangemessen.

Hiermit erheben wir Einwendungen gegen die Angaben des Lärmpegels, der für die Strecke des Ausbaus der A40 als verbindlich angegeben wird. Da für diese Strecke keine über längere Zeit ermittelten

Messdaten zugrunde gelegt wurden, sondern nur Hochrechnungen, die auf der Anwendung empirisch ermittelter Daten beruhen, sind keinerlei garantierte Aussagen möglich. Das bedeutet, für alle Berechnungen oder Extrapolationen existiert kein Istwert. Somit ist auch keine verlässliche Aussage zum Endwert zu machen.

In diesem Zusammenhang fallen dann auch willkürliche Überschreitungen der Grenzwerte erst bei einer Messung auf, sie betragen zwischen 3 bis 6 dBA.

Bei einer Erhöhung der Verkehrsdichte auf dieser Strecke ist ein massives Überschreiten der schon voll ausgenutzten Grenzwerte zu erwarten. Das zur Ermittlung des Lärmpegels benutzte Computerprogramm muss zwangsläufig falsche Werte ergeben, da zur Zeit weltweit kein einziges Simulationsprogramm existiert, welches die komplexen Zusammenhänge von Grundschallpegel, Reflexion, Absorption, variabler Textur, Jahreszeiten, variabler Fahrgeschwindigkeit und sich verändernder Fahrbahndecke berücksichtigt oder berücksichtigen kann. Den gemachten Aussagen nach ist auch zu bezweifeln, ob fachkundige Kräfte vorhanden sind, die mit einem solchen komplizierten Programm umgehen können.

5.1.1. 64 Die Meßmethode zur Ermittlung von Lärmbelastung ist nicht mehr zeitgemäß.

Normalerweise werden Lärmemissionen mittels einer Messapparatur registriert, die aus einem Schallpegelmessgerät und einer Aufzeichnungseinheit bestehen. Dabei werden Mittelwerte über die Zeit gebildet, um kurzzeitige Schwankungen zu eliminieren. Außerdem wird eine Bewertung im Frequenzspektrum dieser Messung vorgenommen, die sogenannte A-Bewertung. Sie stellt eine dem menschlichen Hörvermögen inverse Kurve dar. Dabei wird der Tatsache Rechnung getragen, dass das menschliche Ohr bei tiefen und hohen Frequenzen

schlechter hört. In früheren Zeiten stimmte das auch ganz gut überein mit dem vorhandenen Maschinenlärm oder Straßenlärm.

Diese Messnorm ist etwa 80 Jahre alt und basiert auf Untersuchungen von Professor Barkhausen. In der Zwischenzeit hat sich das Spektrum der Lärmgeräusche völlig verändert, sodass man sagen kann, dass die A-Bewertung nicht mehr zeitgemäß ist. Dazu haben namhafte Firmen spezielle Meßmethoden entwickelt, insbesondere sei hier die Firma Bruel & Kjaer genannt, die in dieser Disziplin wohl Weltmarktführer ist.

Diese Tatsachen hat man teilweise bei der Messung von Fluglärm berücksichtigt und die C-Bewertung eingeführt. Dabei wird ebenfalls der hochfrequente Anteil der Lärmemission zu wenig berücksichtigt. Hinzu kommt das jahreszeitlich unterschiedliche Verhalten einer Linienschallquelle, wie sie eine Straße nun einmal darstellt. Damit ist gemeint, dass die Schallausbreitung ebenfalls vom Bewuchs, der ja nun einmal innerhalb eines Jahres variabel ist, und der Geländetopologie abhängig ist.

Es gibt zur Zeit kein Simulations- oder Berechnungsprogramm, welches einigermaßen exakt in der Lage wäre, die Schallemission einer Straße unter solchen Umständen festzustellen. Dabei helfen nur exakte und viele Messungen. Aufgrund ihrer Komplexität ist die Lärmemission auch mit professionellen Programmen wie z.B. für Bauakustik oder Konzertsaalakustik nicht zu erfassen und muss immer durch Messungen verifiziert werden.

5.1.1. 65 Bei der prognostischen Einschätzung der Verkehrsentwicklung – tägliche Verkehrsstärke (DTV) – sind nur die Zahlen in Kfz/24 h angegeben.

Nach RLS-90 sind die DTV in tags (6.00 bis 22.00 Uhr) und nachts (22.00 bis 6.00 Uhr) zu unterteilen.

5.1.1. 66 Der jeweilige prozentuale LKW-Anteil $P(t)$ und $P(n)$ ist gegenüber RLS-90 und nach zu erwartender Steigerung des LKW-Verkehrs (s.o.) zu niedrig angesetzt.

Nach Tabelle 3 / RLS-90 sind für

$P(t) = 25 \%$ und $P(n) = 45 \%$

anzusetzen. Die zwingende Notwendigkeit hierzu ergibt sich auch aus den obigen Bemerkungen zur Zunahme des überregionalen LKW-Verkehrs.

5.1.1. 67 Die Berechnungen der Emissionspegel der vier Bauabschnitte sind in Unterlage 12 vom 28.02.2002 nicht enthalten.

Gleiches wurde auch bei Unterlage 12 zur Planfeststellung "Neubau der A 44" bemängelt.

Anhand der angegebenen Immissionspegel und unter Anwendung physikalischer Grundkenntnisse – wie ausdrücklich von Herrn Dr. Ambrosius empfohlen – lassen sich die zugehörigen Emissionspegel berechnen. Ein Vergleich mit den Computereingaben in das Programm "Schallplan" wäre also erforderlich und transparent zu machen.

5.1.1. 68 Die Berechnung der Emissionspegel nach RLS-90 und der Vergleich mit Berechnungsverfahren aus dem Jahre 1974 ergeben, dass die theoretischen Mittelwerte, bezogen auf 24 h, jetzt ca. 3,2 dB(A) niedriger liegen als im Jahre 1974.

Vorliegende aktuelle Schallmessungen und umfangreiche Schallmessungen an Bundesautobahnen 1974 zeigen, dass die Emissionspegel heute keineswegs niedriger liegen. Es ist also auch hier davon auszugehen, dass aus finanziellen Gründen das Berechnungsverfahren geschönt wurde.

In Addition mit den höher angesetzten Immisionsgrenzwerten werden bei der Straßenplanung somit bewusst Pegelerhöhungen von 7dB bis 15 dB in Ansatz gebracht, unter Berufung auf "Richtlinien des Bundesministers für Verkehr".

5.1.1. 69 Die Untersuchung des Ist-Zustandes parallel zum Planungsbereich hat nicht stattgefunden.

Laut Aussage des Ltd. Regierungsbaudirektors Plato, Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen – Niederlassung Bochum, sollen und wollen die Planer den Ist-Zustand vor der geplanten Baumaßnahme nicht feststellen. Um eine gesundheitsgefährdende Dauerbelastung der betroffenen Bürger zu vermeiden, ist es jedoch wichtig zu wissen, ob die neu zu erwartende Lärmbelastung sich zum vorhandenen Pegel addiert. Bei z.B. zwei gleichen Schallpegeln erhöht sich der Pegel um 3 dB.

Messungen im Stadtgebiet zeigen, dass hier die vorgegebenen Richtwerte bereits erreicht sind. Eine Erhöhung der Lärm-Dauerbelastung ist somit unvermeidlich, wenn die Baumaßnahme realisiert wird.

Nach medizinischen Erkenntnissen ist mit Sicherheit von einer **Gefährdung der Gesundheit der betroffenen BürgerInnen** auszugehen.

5.1.1. 70 Die Lärmwirkung durch den zu erwartenden Straßenverkehrslärm sowie die Einwirkung der bereits existi-

tierenden Lärmquellen stellen sowohl eine gesundheitliche Belästigung als auch eine gesundheitliche Gefährdung dar. Erhebliche Belästigung ist eine Vorstufe von Gesundheitsgefährdung. Die Planungsbehörde unterscheidet praktisch nicht zwischen beiden und berücksichtigt dies nicht. Wir wenden ein, dass neueste gesundheitswissenschaftliche Untersuchungen zur Wirkung des Lärms auf den Menschen nicht berücksichtigt worden sind.

Der Straßenverkehrslärm - zusätzlich zu dem jetzt schon bestehenden Lärm - an dem geplanten Ausbauteilstück der A 40 wird erhebliche Nachteile, erhebliche Belästigungen und gesundheitliche Schäden für die Bevölkerung im Bochumer Norden herbeiführen. Immissionen sind unter anderem als „auf Menschen einwirkende Geräusche“ definiert. Um ein aussagekräftiges Bild von den Immissionen zu bekommen, müssen die maßgeblichen Immissionsverhältnisse am Wirkungsort, d. h. in den Wohnungen, auf den Balkons und in den Gärten gemessen und beurteilt werden. Die verschiedenen Lärmimmissionen müssen dabei summativ betrachtet werden.

Die neuesten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung verdeutlichen die Dosis – Wirkung - Beziehung für den Gesamtlärm und ergeben damit verwertbare Bewertungsmaßstäbe für die Beurteilung der Gesamtbelästigung.

Wir wenden ein, dass der „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ diese neueren Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung nicht berücksichtigt hat.

Auch wenn es zur Zeit noch keinen umfassenden rechtlichen Ansatz zur Gesamtbeurteilung von Lärm gibt, so darf man im Sinne der gesundheitspolitischen Vorsorge und in Anbetracht der zu erwartenden EU-Richtlinien nicht auf diese wissenschaftlichen Erkenntnisse verzichten. In den Planungsunterlagen finden sich keinerlei Hinweise auf die Berücksichtigung solcher Ergebnisse bzw. entsprechenden Gutachten.

5.1.1. 71 Durch das Zusammenwirken verschiedener Geräuschquellen entsteht eine außerordentlich hohe Belästigung bzw. Gefährdung, die durch die rein physikalische Betrachtung eines Summenpegels nicht ausreichend dargestellt wird. Die Planungsbehörde berücksichtigt diesen Umstand, der sich erheblich auf die Gesundheitsgefährdung auswirkt, nicht.

Es handelt sich dabei um die (auch zeitlich versetzte) Einwirkung von verschiedenen Lärmquellen (Bodenlärm, Straßenverkehrslärm, Anlagen- und Schienenverkehrslärm). Zwar enthält das Immissionsschutzrecht auf die verschiedenen Verkehrsträger bezogene segmentierte Regelungen zum Lärmschutz, die in dieser Form durch die Rechtsprechung auch bestätigt worden sind. Doch ist die segmentierte Betrachtungsweise sehr problematisch insoweit, als sie nicht der konkreten und vor allem mittelfristig wirkenden Gesundheitsgefährdung Rechnung trägt.

5.1.1. 72 Lärmwirkungen müssen auch im Zusammenhang mit Interaktionseffekten anderer Stressoren (z.B. psychosozialer Stress, chemische Schadstoffe usw.) gesehen werden.

Dieser Aspekt wurde in den Planungsunterlagen in keiner Weise berücksichtigt. Die Berücksichtigung dieser komplexen Interaktionseffekte ist unbedingt vonnöten, da die Lärmeinwirkung ein Teil des komplexen Stressgeschehens ist. Hierdurch kommt es zu besonderen Aufschaukelungsprozessen, die die Intensität der Gesundheitsgefährdung beeinflussen: Lärm schädigt die Gesundheit, Menschen in einem schlechten Gesundheitszustand sind wiederum besonders lärmempfindlich.

Die Berücksichtigung der systemischen Wechselwirkungen durch die Planungsbehörde ist lediglich behauptet worden, nicht praktisch belegt.

5.1.1. 73 Aufgrund neuester gesundheitswissenschaftlicher Untersuchungen ist belegt, dass Lärm ein Risikofaktor der modernen Zivilisationskrankheiten ist.

Die ungestörte Nachtruhe ist wegen ihres unmittelbaren Einflusses auf die Gesundheit ein Schutzgut mit außerordentlich hohem Stellenwert. Nach allgemeinem Erkenntnisstand beginnen Schlafstörungen bei einem äquivalenten Dauerschallpegel für die Nachtzeit von 32 dB(A), bzw. bei einer Häufigkeit von 6 Einzelereignissen mit einem Maximalpegel über 52 dB(A).

Die Lärmstressfolgen, wie z. B. kardiovaskuläres Risiko, das mit einer erhöhten Mortalität bei langfristiger starker Lärmbelastung verbunden ist, führen in der Regel nach 7 bis 10 Jahren zu manifesten Erkrankungen des Herz-Kreislauf-Systems u.a.. Die Lärmstressfolgen sind deshalb in ihrer Beurteilung nicht anders einzuordnen als stressinduzierte funktionelle Störungen oder Krankheiten durch andere Stressoren (organische Defekte, nachzuweisende funktionelle Störungen, die als psychosomatische Störungen und neuerdings als somatoforme Störungen (psychische Störungen wie Angst, Depression, Erschöpfung, Schlafstörung, usw.) bezeichnet werden).

5.1.1. 74 Der Schutz des Schlafs ist eine verpflichtende Notwendigkeit bei der Berechnung/Planung der Lärm-schutzmaßnahmen.

Da das Ausbaustück der A 40 zu einem Teil an Wohngebiet grenzt (Bebauung mit Ein- bis Vierfamilienhäusern), so ist davon auszugehen, dass der Lärm des ausgebauten Teilstücks der A 40 dabei die Schlafstruktur und die Schlafqualität der betroffenen Menschen erheblich beeinträchtigen wird. **Dieses wird zu Schlafstörungen mit Krankheitswert führen.**

Geht man bei Menschen grundsätzlich von spezifischen Empfindlichkeitszeitpunkten und Phasen aus, die zahlreicher sind als ein reiner Tag-Nacht-Rhythmus, so sind gerade Schwangere und Mütter von Neugeborenen aufgrund ihrer Situation zusätzlichen Belastungen ausgesetzt. Wird dem in den Planungen bzw. dem Bau von Lärmschutzmaßnahmen nicht differenziert Rechnung getragen, so kommt es einerseits zur Belästigung und Gefährdung von Erwachsenen, andererseits von ungeborenem und neugeborenem Leben. Besonders verhängnisvoll ist dieser Umstand, als Erwachsene durch kompensatorisches Verhalten sich situativ gegebenenfalls „schützen“ können. Ungeborene und Neugeborene sind daher ohne diesen Schutz in besonderem Maße dem zutiefst schädigenden Einfluss von Lärm und Schadstoffen ausgeliefert.

5.1.1. 75 Es gibt eine gesetzliche Verpflichtung für die Aufstellung von Lärminderungsplänen. In Bochum gibt es keinen Lärminderungsplan. Die Planungsbehörde darf aber nur im Einklang mit diesen Plänen neu planerisch tätig werden.

Diese Pflicht besteht dann, wenn Konflikte existieren. Daher ist es sehr wichtig, die Festlegung dessen, was einen Konflikt (in Maß und Zahl) darstellt, festzuhalten, transparent zu machen und der städtischen Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Laut Aussage des Bochumer Umweltamts gibt es zwei Konfliktgebiete auf Bochumer Stadtgebiet. Das Gebiet im Bereich der A 40 ist nicht als Konfliktfeld gekennzeichnet.

Wir zweifeln die Einschätzung der Stadt Bochum an, dass es nur zwei Konfliktfelder geben soll. Wir beantragen daher die lärmtechnische Untersuchung des Umfelds der geplanten Baumaßnahme, um genau festzulegen, ob es sich dort nicht doch um ein Konfliktfeld handelt, für das die Aufstellung eines Lärminderungsplans erforderlich wäre. Wäre dies gegeben, so müsste, und das ist unser weiterer Antrag, die Planungsbehörde gerade dieses Konfliktfeld und den entsprechenden Lärminderungsplan in ihre Planung aufnehmen.

In Bochum ist die zu erwartende Einwirkung verschiedener Geräuschquellen noch nicht systematisch bzw. mit der Planung des Ausbaus der A 40 abgestimmt worden. Abstimmung sowie Verzahnung der Planungen sind aber von wesentlicher Bedeutung, da, auch wenn die Geräuschquellen im einzelnen aufgelistet und berechnet werden müssen, alle Geräuschquellen letztendlich miteinander addiert werden müssen, um eine verlässliche Aussage über die tatsächliche Lärmbelastung machen zu können. Wir sind der Auffassung, dass es sich in dem betroffenen Gebiet aufgrund des bestehenden Lärms bereits jetzt schon um ein Konfliktfeld handelt.

Wir fordern daher einen **Lärmminderungsplan** für das betroffene Gebiet und eine Abstimmung zwischen Lärmminderungsplan und geplantem Ausbau der A40. Wir fordern die Planungsbehörde daher auf, den zu erstellenden Lärmminderungsplan der Stadt Bochum in die Planungen mit einzubeziehen und entsprechende planerische Varianten zu prüfen und abzuwägen.

5.1.1. 76 Bei der Erstellung von Lärmkataster und Lärmminderungsplan sind die Städte verpflichtet, die einzubeziehende Umgebung bei Autobahnen in einem vergrößerten Maß zu berücksichtigen. Das, was für eine Stadt gilt, müsste unseres Erachtens auch für die Planung einer zu bauenden Autobahn gelten.

Wir beantragen daher eine Neuberechnung bezogen auf die vergrößerte einzubeziehende Umgebung. Wir beantragen ferner, dass die zu berücksichtigende Fläche erweitert werden soll (1000 m zu jeder Seite der Trasse).

5.1.1. 77 Da es sich bei der Bestimmung von Konflikten im Rahmen der Ermittlung der Lärmbelastung und Aufstellung eines Lärmkatasters um eine wichtige sozialhygienische und me-

dizinhygienische Maßnahme handelt, ist Genauigkeit bei Messung und Berechnung unbedingt vonnöten.

Wir bezweifeln, dass dies geschehen ist. Zumindest liegen keinerlei Angaben, Hinweise und Berechnungsunterlagen den Planungsunterlagen bei.

5.1.2 Schadstoffimmissionen

5.1.2. 78 Von der A 40 gehen entgegen den Behauptungen des „Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ schädliche Umwelteinwirkungen aus.

Der „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ begnügt sich bei der Betrachtung der Schadstoffemissionen mit der Feststellung, dass die Konzentration der relevanten Luftschadstoffe im Prognosezeitraum und an festgelegten Emissionsorten die herangezogenen Beurteilungswerte unterschreitet und infolge dessen schädliche Umwelteinwirkungen nicht zu befürchten seien. Die in der Unterlage „Schadstoffbelastungen an Straßen“ (Unterlage 14) enthaltenen Ausführungen enthalten grobe methodische Fehler. Deren Beseitigung führt dazu, dass sich die Grundbehauptung des „Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen“, schädliche Umwelteinwirkungen seien nicht zu befürchten, in ihr Gegenteil verkehrt: In tatsächlicher Hinsicht beweist die Unterlage 14, dass von der A 40 schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne der Ausführungen des „Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ ausgehen.

Betroffene sind allerdings nicht so sehr daran interessiert zu erfahren, ob irgendwelche Grenzwerte eingehalten werden, sondern daran, ob die Einhaltung dieser Grenzwerte ihr verfassungsmäßig verbrieftes Recht auf körperliche Unversehrtheit garantiert. Dies ist ausweislich wissenschaftlicher Forschungsergebnisse nicht der Fall. Der Planver-

fasser bezieht diese Forschungsergebnisse offenkundig nicht in seine Abwägung ein.

5.1.2. 79 Der „Landschaftspflegerische Begleitplan“ (Unterlage 13) verstößt hinsichtlich bestimmter Schadstoffmissionen gegen die Vorgaben der Richtlinie 1999/30/EG und möglicherweise auch der Richtlinie 2000/69/EG. Er 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 (PM₁₀), 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.**

Die zum Schutze der menschlichen Gesundheit einzuhaltenden Grenzwerte sind insbesondere bis zum 1. Januar 2005 für Feinstäube (PM₁₀) ein Jahresmittelwert von 40 µg/m³ bzw. ein 24-Stunden-Grenzwert von 50 µg/m³. Zum gleichen Zeitpunkt muss für Schwefeldioxid ein 1-h-Grenzwert von 350 µg/m³ mit nicht mehr als 24-maliger Überschreitung im Kalenderjahr bzw. ein 24-h-Grenzwert von 125 µg/m³ mit nicht mehr als dreimaliger Überschreitung im Kalenderjahr erreicht werden. Die entsprechenden Grenzwerte für Stickstoffdioxid, d.h. ein 1-h-Grenzwert von 200 µg/m³ mit nicht mehr als 18-maliger Überschreitung im Kalenderjahr bzw. ein Jahresmittelwert von 40 µg/m³ müssen dagegen wie auch die in der Richtlinie 2000/69/EG verankerten Benzol- und Kohlenmonoxidgrenzwerte erst zum 1. Januar 2010 umgesetzt sein. Zur Erreichung dieser Grenzwerte muss jedoch schon ab dem 1. Januar 2001 durch geeignete Maßnahmenpläne entsprechend Artikel 8 der Luftrahmenrichtlinie 96/62/EG sichergestellt werden, dass mittels der in der Richtlinie 1999/30/EG festgelegten jährlichen Toleranzmargen die Grenzwerte durch eine schrittweise Reduktion bis zum Zeitpunkt ihrer Gültigkeit

wirklich eingehalten werden können. Des Weiteren werden in diesen Richtlinien (z.B. im Anhang VI der RL 1999/30/EG) auch genaue Vorgaben über die Lage der Probenahmestellen (Messung in den Belastungsmaxima, Repräsentativität für 200 m²) und die anzuwendenden Referenzmethoden gemacht.

Die nationale Wirksamkeit dieser Grenzwerte ist dabei völlig unabhängig davon, ob die entsprechenden nationalen Gesetze, mit denen diese europäischen Richtlinien in nationales Recht umgesetzt werden sollen (d.h. hier insbesondere die 22. Bundesimmissionsschutzverordnung, die neue TA Luft und das Siebte Gesetz zur Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes) schon rechtswirksam verabschiedet und in Kraft getreten sind. Nach der konsolidierten Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs ist die Gültigkeit dieser Grenzwerte nämlich unabhängig vom tatsächlichen Datum ihrer nationalen Umsetzung. Allein entscheidend ist das in der Richtlinie genannte Datum, hier also der 19. Juli 2001, bis zu dem die Richtlinie spätestens in nationales Recht hätte umgesetzt sein müssen. Ab diesem Datum entfaltet also z.B. die Richtlinie 1999/30/EG eine direkte Gültigkeit auch im nationalem Maßstab. Weiterhin bedeutsam ist die Tatsache, dass nach der konsolidierten Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs diesen Grenzwerten zum Schutze der menschlichen Gesundheit ein drittschützender Charakter zuerkannt werden muss; für betroffene Bürgerinnen und Bürger resultiert daraus also ein Klagerecht.

Im "Landschaftspflegerischen Begleitplan mit integrierter Umweltverträglichkeitsuntersuchung" (Planunterlage 13) wird dagegen zur Ermittlung und Beurteilung der Vorbelastung und der Zusatzbelastung infolge des Ausbaus der A40 auf die TA Luft von 1986 und die dort verankerten überholten Grenzwerte verwiesen. Da der Kabinettsbeschluss zum Entwurf der TA Luft vom 12. Dezember 2001, in dem ausdrücklich auf die Regelungen in der 22. BImSchV verwiesen wird, nach diesem Datum über die Webseite des BMU öffentlich zugänglich war, muss diese mit Datum vom 28.02.2002 vorgelegte Planunterlage 13 als grob rechtsfehlerhaft betrachtet werden.

5.1.2. 80 Am Beispiel der Feinstäube (PM₁₀) bzw. anhand von NO₂ kann exemplarisch gezeigt werden, dass der Ausbau der A40 den Vorgaben der Richtlinie 1999/30/EG diametral zuwiderläuft, da damit ein Anstieg und nicht eine Reduktion der überhöhten gesundheitsschädlichen Feinstaubkonzentrationen zu erwarten ist.

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 oder auch dem HEI, wie auch den Bewertungsgremien der EU) ein Anstieg der Feinstaubkonzentrationen (PM₁₀) um 10 µg/m³ 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) Dieser durch Feinstäube verursachte allgemeine Mortalitätsanstieg ist so dramatisch, dass im Hinblick auf Artikel 174 des Amsterdamer Vertrages in der RL 1999/30/EG ab dem 1. Januar 2010 ein PM₁₀-Grenzwert von nur noch 20 µg/m³ vorgesehen ist.

Trotz der Anforderungen der RL 1999/30/EG liegen allerdings bisher für ganz NRW, auch nach dem im Mai 2002 veröffentlichten Jahresbericht 2001 des Landesumweltamtes, nur gemäß den Vorgaben der TA Luft gemessene Schwebstaubkonzentrationen und keine PM₁₀-Konzentrationen vor. Da ein wesentlicher Teil der durch den Straßenverkehr verursachten Feinstaubemissionen jedoch aus Verbrennungsvorgängen bzw. bei erhöhten Temperaturen entstehenden Partikelabrieb (Bremsbelag bzw. Reifenabrieb) erfolgt, muss zur Umrechnung der Schwebstaub- in PM₁₀-Konzentrationen hier zur Abschätzung von

einem PM₁₀-Anteil von ca. 90 % ausgegangen werden. (Vergleiche dazu z.B. die schon 1996 von der US.EPA im Vol. III EPA/600/P-95/001CF seiner Air Quality Criteria for Particulate Matter vorgelegten Untersuchungen zur Korngrößenverteilung, nachzulesen z.B. in den HEI Perspectives von April 2002, www.healtheffects.org). An den bisher als Verkehrsmessstationen ausgewiesenen Messpunkten wie z.B. Düsseldorf Corneliusstr. (55 µg/m³, d.h. PM₁₀-Konzentration = 49,5 µg/m³), Düsseldorf-Mörsenbroich (Schwebstaub = 44 µg/m³, d.h. PM₁₀-Konzentration = 39,6 µg/m³) und Essen-Ost mit 45 µg/m³ (Schwebstaub = 45 µg/m³, d.h. PM₁₀-Konzentration = 40,5 µg/m³) wird damit schon jetzt der ab 1. Januar 2005 gültige PM₁₀-Grenzwert von 40 µg/m³ erreicht bzw. überschritten.

5.1.2. 81 Es ist grob rechtsfehlerhaft, dass bei der Erarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans keine konkreten Belastungsmessungen an den Stellen durchgeführt wurden, an denen für die betroffene Bevölkerung das Belastungsmaximum der Schadstoffimmissionen auftritt.

Eine genauere Beurteilung der Lage des im Landschaftspflegerischen Begleitplan zitierten Station von Essen-Ost zeigt, dass diese verglichen mit der Wohnbebauung beim jetzt geplanten Ausbau der A40 in deutlicher Entfernung zur A40 liegt. Eine gemäß den Vorgaben im Anhang VI der RL 1999/30/EG durchgeführte Immissionsmessung im Belastungsmaximum, d.h. im Wohnbereich nahe an der A40 mit einer Repräsentativität von 200 m² muss also deutlich höhere PM₁₀-Konzentrationen ergeben, als aus den Schwebstaubmessungen z.B. in Essen-Ost gefolgert werden kann. Es sei an dieser Stelle jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass gemäß der RL 1999/30/EG beim Überschreiten der Grenzwerte eine rein rechnerische bzw. modellhafte Übertragung anderweitig gemessener Konzentrationen nicht zulässig ist. Stattdessen muss konkret dort, wo die Bevölkerung von den Gesundheitsgefahren bedroht ist, gemessen werden. Die durch den geplanten A40 Ausbau verursachten Zusatzbelastungen, da mit einem

Anstieg der Verkehrsbelastung zwischen 15 (gemäß Landschaftspflegerischem Begleitplan) und 25 Prozent (Kurzstudie [vgl.o.] des Wuppertal Instituts) gerechnet werden muss, müssten dann konkret für die jetzt schon vorhandenen Belastungsmaxima durch realitätsnahe Modelle simuliert werden.

Nur als grob rechtsfehlerhaft kann deshalb hier bewertet werden, dass diese konkreten Belastungsmessungen bei der Erarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans nicht durchgeführt wurden und für Schwebstaub bzw. PM_{10} auch keine realitätsnahen (d.h. mit besseren Modellen als mit MLUS-92) Berechnungen über die durch den A40-Ausbau verursachten Zusatzbelastungen durchgeführt wurden.

5.1.2. 82 .Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan mit dem MLUS-92 Modell durchgeführten Berechnungen ergeben dagegen für das Prognosejahr 2010 für alle untersuchten Abstände zur A40 deutliche Überschreitungen (zwischen 5 und 11 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) des zum 1.1.2010 einzuhaltenden NO_2 -Grenzwertes von 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. D.h. auch hinsichtlich Stickstoffdioxid werden für die Wohnbebauung im Umfeld der A40 die Vorgaben der RL 1999/30/EG nicht eingehalten.

Für alle anderen in den Luftqualitäts-Tochterraichtlinien angesprochenen Schadstoffe müsste der konkrete Nachweis der Grenzwerteinhal- tung im Einzelnen nachgewiesen werden.

5.1.2. 83 Ganz im Gegensatz zu den in Artikel 7 bzw. 8 der Rahmenrichtlinie 96/62/EG geforderten Maßnahmen zur Senkung einer unzumutbaren und gesundheitsschädlichen Luftbelastung werden die, durch die absehbare Verkehrszunahme verursachten, Gesundheitsgefahren für die Bevölkerung im Nahbereich der A40 nochmals dramatisch erhöht.

Durch den Ausbau der A40 werden nun beträchtliche zusätzliche Verkehrsströme auf die A40 gezogen, die nochmals zu einem deutlichen Anstieg der Luftschadstoffbelastung im Bereich der Wohnbebauung nahe der A40 führen werden. Nach dem Landschaftspflegerischen Begleitplan sind dies ca. 15 % bis auf ca. 120.000 Kfz/Werktag, während nach der o.g. Kurzstudie des Wuppertal Instituts mit einem Anstieg des Verkehrsaufkommens zwischen 20 und 30 % gerechnet werden muss.

Ganz im Gegensatz zu den in Artikel 7 bzw.8 der Rahmenrichtlinie 96/62/EG geforderten Maßnahmen zu einer Senkung einer unzumutbaren und gesundheitsschädlichen Luftbelastung werden die dadurch verursachten Gesundheitsgefahren für die Bevölkerung im Nahbereich der A40 nochmals dramatisch erhöht. **Nach den Artikel 7 und 8 der Rahmenrichtlinie steht jedoch den zuständigen Behörden bei Immissionswertüberschreitungen kein Entschließungsermessen mehr zu.**

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.

5.1.2. 84 Lärm „primär“ als die folgenreichste Belastung anzusehen, berücksichtigt nur den Faktor, dass Lärm direkt wahrgenommen und als unerträgliche Belastung empfunden wird.

Indirekte Auswirkungen durch Schadstoffbelastungen, die keine direkt spürbaren Belastungen hinterlassen, tauchen in ihrer die Gesundheit nachhaltig aber nur langsam zerstörenden Wirkung, wenn

überhaupt (aufgrund des zeitverzögerten Ausbruchs von ernstzunehmenden Krankheiten), erst sehr spät oder gar nicht in der epidemiologischen Kausalkette auf. Ein Zusammenhang zwischen langjährigen Expositionen von verkehrsbedingten giftigen und karzinogenen Schadstoffen und schweren Krankheiten mit letalem Ausgang wird dann nicht mehr hergestellt. Die Etikettierung „Stille Opfer des Straßenverkehrs“, wie 2001 in einem wissenschaftlichen Beitrag der Wiener Klinischen Wochenschrift geschehen³, kann unter diesen Umständen nur unterstrichen werden. Alleine wissenschaftliche Untersuchungen, belegen diese infauste und von Politik und Verwaltungen hartnäckig ignorierte Kausalkette.

Die Argumentationskette des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) ist nichtssagend und unverbindlich. Ausdrücke wie „primär“ (siehe oben) sind unwissenschaftlich und statistisch nicht haltbar. Sie sind einer seriösen Darstellung von Belastungsfolgen durch Straßenbaumaßnahmen unwürdig. Allgemein unverbindliche Ausdrucksweisen wie „neben den...ergeben sich weitere...“ sind rechnerisch nicht fassbar und weder geeignet, von Verwaltungsseite etwas dezidiert zu belegen noch geben sie dem Bürger die Möglichkeit, in der Sache detailliert dagegen zu argumentieren.

5.1.2. 85 Es ist nicht erkennbar, warum die Messstelle Essen-Ost herangezogen worden ist. Es fehlt ihre Charakterisierung als Hintergrundstation / Verkehrsmessstation entsprechend der LUQS-Systematik des LUA.

5.1.2. 86 Die Angabe von 98-Perzentilwerten für Ruß und Benzol widerspricht den im Textteil der Unterlage 14 enthaltenen Angaben.

³ Studnicka et al. (2001) Stille Opfer des Straßenverkehrs. Wien, Klinische Wochenschrift
Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo - Einwendungen gegen den 6-streifigen Ausbau der A 40

Sie suggeriert, dass der Planverfasser entgegen geltendem Recht der Auffassung ist, es ließen sich auch bei kanzerogenen Schadstoffen begründbare Grenzkonzentrationen angeben, die bei lebenslanger Exposition als unbedenklich für die menschliche Gesundheit gelten können.

Die vom Planverfasser den Rußpartikeln zugeschriebene lediglich „vermutete“ krebserzeugende Eigenschaft ist wissenschaftlich nicht haltbar. Die krebserzeugende Wirkung der Komponente Benzo(a)pyren ist belegt.

5.1. 87 Durch den Ausbau der A 40 werden insbesondere durch Benzo(a)pyren die Krebserkrankungen und die Krebssterblichkeit in Bochum zunehmen.

Wir zitieren im folgenden aus unserer Einwendung vom 18. September 1978 im Planfeststellungsverfahren A44 zwischen Markstraße und Höfestraße von Bau-Kilometer 22,008 bis Bau-Kilometer 22,860: „Diesem Schadstoff kommt bei der Entstehung von Krebs eine entscheidende Bedeutung zu. Das ist das vorläufige Ergebnis einer zehnjährigen Untersuchung des Deutschen Krebsforschungszentrums (DKFZ) in Heidelberg, die demnächst vollständig veröffentlicht werden soll. Benzo(a)pyren entsteht nach Angaben des DKFZ bei jedem unvollständigen Verbrennungsvorgang und ist u. a. also auch in den Autoabgasen enthalten. Die auch beim Menschen krebserzeugende Wirkung dieser Verbindung aus Kohlenstoff und Wasserstoff gilt als erwiesen. Unter Hinweis auf die bevorstehende Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse berichtete das Baden-Württembergische Gesundheitsministerium jetzt auch über eine Schweizer Studie zu diesem Thema. Auch sie belegt die deutliche Erhöhung der Krebsgefahr durch Luftverunreinigungen. Dabei war die Zahl aller Krebstodesfälle in einem Industrieort zwischen 1959 und 1970 untersucht worden. Es ergab sich, dass 11 % der Verstorbenen an einer verkehrsreichen Straße mit einem täglichen Aufkommen von 5.000 bis 6.000 Fahrzeugen gewohnt hatten. Die Krebsopfer dagegen, die 400 m

entfernt in einem abgelegenen Ortsteil gewohnt hatten, stellten nur einen Anteil von 1,2 % der geprüften Todesfälle. Einbezogen in die Untersuchung waren mitentscheidende Faktoren wie Lebensalter, Beruf, Siedlungsdichte und Nikotingenuss. Das Gesundheitsministerium zog daraus den Schluss, dass das Risiko an Krebs zu erkranken, beim Wohnen an der verkehrsreichen Straße 9 mal höher gelegen habe als in dem abgelegenen Ortsteil (Meldung der Frankfurter Rundschau vom 15. September 1978 und der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 02. September 1978, Seite 5).

Nach der Prognose der Straßenbaubehörde wird der Kfz-Anteil auf der Bochumer A40 nicht nur 5.000 bis 6.000 Fahrzeuge täglich, sondern 120.000 Fahrzeuge umfassen. Dieser 20fache Kfz-Anteil wird – vorbehaltlich weiterer Untersuchungen – die Todesquote durch Krebs sicherlich von 11 % auf mindestens 25 % ansteigen lassen. Dies bedeutet, dass infolge der dichten Besiedlung längs der A 40 –Trasse Tausende von Bochumer BürgerInnen an Krebs zugrunde gehen werden.

Zu diesem Komplex hat das Bundesverfassungsgericht (Urteil des Ersten Senats vom 25. Februar 1975 – BVerFG 39,2 (42) entschieden, die Schutzpflicht des Staates sei umfassend. Sie „gebietet dem Staat auch, sich schützend und fördernd vor dieses Leben zu stellen, d. h. vor allem, es auch vor rechtswidrigen Eingriffen von Seiten anderer zu bewahren. An diesem Gebot haben sich die einzelnen Bereiche der Rechtsordnung (also auch die Straßenbauverwaltung) je nach ihrer besonderen Aufgabenstellung auszurichten. Diese Verpflichtung des Staates muss umso ernster genommen werden, je höher der Rang des infolge stehenden Rechtsgutes innerhalb der Wertordnung des Grundgesetzes anzusetzen ist. Das menschliche Leben stellt, wie nicht näher begründet werden muss, innerhalb der grundgesetzlichen Ordnung einen Höchstwert dar; es ist die vitale Basis der Menschenwürde und die Voraussetzung aller anderen Grundrechte“.

Im letzten Vierteljahrhundert sind neuere ausführliche Krebsuntersuchungen vorgenommen worden. Diese bestätigen in erschreckender Weise die vorstehenden Aussagen von 1978.

Wir behalten uns vor, nicht nur gegen die kommunalen und staatlichen Stellen vorzugehen, sondern auch gegen alle Personen, die bei dieser Planung und deren Realisierung mitwirken bzw. mitgewirkt haben.

5.1.2. 88 Wir erheben Widerspruch gegen eine Mess- und Beurteilungsmethode gesundheitsschädlicher Wirkungen von verkehrs-emittierten Schadstoffen, die anerkannte karzinogene Schadstoffe wie Benzol und Ruß nicht angemessen als gesundheitsgefährdend für die betroffene Bevölkerung herausstellen und sich bei Schadstoffen wie Kohlenmonoxid und Abriebpartikeln an Richtwerte halten, die nach umfassenden epidemiologischen Studien als überholt und wissenschaftlich unhaltbar zu gelten haben.

Benzol und Ruß werden selbst in der Unterlage 14 grundsätzlich als karzinogene Stoffe anerkannt, die sich aufgrund ihrer Gefährlichkeit für die Gesundheit von Menschen einer Schadstoff-Grenzwertbestimmung entziehen. Das heißt mit anderen Worten, dass hier jede Belastung größer als Null grundsätzlich als gesundheitsschädlich anzunehmen ist, und zwar im Sinne krebserzeugender Wirkung. Mit einer von der Straße hervorgerufenen Immissionszunahme bei Ruß und Benzol ist somit die gesundheitsschädigende Wirkung der Straße bewiesen.

Wissenschaftliche epidemiologische Untersuchungen lassen ferner schlussfolgern, dass die gesundheitsschädliche Wirkung auch bei Kohlenmonoxid-Exposition nicht grenzwertgebunden ist, sondern schon bei geringen Emissionen auftritt, ebenso bei Schwebpartikeln, die nach einer im März 2002 veröffentlichten amerikanischen Langzeitstudie 4 eindeutig und unwiderlegbar schon in geringen Konzentrationen karzinogen wirken, besonders im Hinblick auf die Entwicklung von Lungentumoren.

⁴ Hong et al. (2002) Effects of air pollutants on acute stroke mortality. Environ Health Perspect
Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo - Einwendungen gegen den 6-streifigen Ausbau der A 40

5.1.2. 89 Insgesamt sind die angegebenen Rechenwerte für die Schadstoffe in der vorliegenden Form nicht haltbar.

Die Annahmen über die Fahrzeugflotte, die Vergleichbarkeit der Vorbelastung etc. führen zu einem nahezu beliebigen Ausgangsparametersatz. Es kann davon ausgegangen werden, dass geringe Änderungen in diesem Parametersatz zu einem völlig anderen Ergebnis der prognostizierten Konzentrationen führen wird.. Daher muss für eine Verifizierung der erzielten Ergebnisse das verwendete Rechenmodell beschrieben und offengelegt werden, damit geprüft werden kann, ob nicht spezielle topographische und kleinklimatische Gegebenheiten den Einsatz sensiblerer Mess- und Rechenmodelle unter verstärkter Beachtung meteorologischer und topographischer Daten erfordern.

Das angewandte Rechenmodell entspricht nicht dem Stand der Wissenschaft im Hinblick auf mikrometeorologische Strömungs- und Ausbreitungssimulationen.

Die Glaubwürdigkeit der vorliegenden Berechnung wird daher grundsätzlich angezweifelt: In der vorliegenden Form sind die berechneten Konzentrationswerte keine Basis für eine belastbare Bewertung der Schadstoffsituation im Bereich der geplanten A 40-Erweiterung für den Prognosezeitraum.

5.1.2. 90 Die jeweiligen Angaben zu den Lkw-Anteilen der Schadstoffprognose sind nicht nachvollziehbar.

Es muss eine realistische Annahme über das Verhältnis Pkw/Lkw unter Berücksichtigung des Flottenanteils aus Nicht-EU-Ländern getroffen werden. In diesem Zusammenhang ist die reale Verfügbarkeit von hochwirksamen Rußfiltern insbesondere bei Lkw darzulegen.

5.1.2. 91 Die abzusehende Motorentwicklung hin zu leistungsfähigen und sparsameren Motoren sowie der im Kfz-Bau, im Treibstoff- und im Zubehörbereich anzunehmende verstärkte Einsatz bisher nicht verwandter Materialien macht die Betrachtung und toxikologische Bewertung neuer Schadstoffgruppen sowohl hinsichtlich Abrieb als auch hinsichtlich Verbrennung insbesondere auf Grund des langen Prognosezeitraums erforderlich. Hierzu sagt die Prognose kein Wort.

5.1.2. 92 Angaben zu Ozonkonzentrationen im Sommer und bei Inversionswetterlagen fehlen vollständig.

5.1.2. 93 Es fehlen Angaben zu dem unter 5.3 genannten Schadstoff Cadmium.

Das Weglassen wichtiger Schadstoffe belegt die Beliebigkeit der vom Planverfasser gewählten Vorgehensweise.

5.1.2. 94 Es fehlt jegliche Erwähnung und Berücksichtigung von Platin aus Katalysatoren.

Wird von einer überwiegenden Ausstattung der Kraftfahrzeuge mit Katalysatoren ausgegangen, muss auch die Platin-Problematik berücksichtigt werden.

5.1.2. 95 Wir erheben Einspruch gegen Berechnungen, die sich nur auf Schadstoffbelastungen der eigentlichen Trassen-Baumaßnahme konzentrieren, nicht aber die zunehmende Schadstoffbelastung durch das Befahren von stauumfahrenden Schleichwegen einbeziehen, schadstoffhaltige

‚Folgekosten‘ und die dadurch bedingte Potenzierung von Belastungen also unberücksichtigt lassen.

5.1.2. 96 Die auf den Prognosezeitraum bezogenen Angaben zu den ausgewählten Schadstoffen sind falsch.

Sie berücksichtigen nicht die für den Prognosezeitraum gesetzlich festgelegten Änderungen gem. Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22.4.1999 und Richtlinie 2000/69/EG des Rates vom 13.12.2000. Dadurch verliert die Prognose jeden Anspruch auf Verwertbarkeit.

5.1.2. 97 Die auf den Prognosezeitraum bezogenen Angaben zu den Bewertungsgrundlagen der ausgewählten Schadstoffe sind falsch.

Sie berücksichtigen nicht die für den Prognosezeitraum gesetzlich festgelegten Änderungen gem. Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22.4.1999 und Richtlinie 2000/69/EG des Rates vom 13.12.2000. Dadurch verliert die Prognose jeden Anspruch auf Verwertbarkeit. Daran kann auch die Nennung eines ganzen Kataloges von irrelevanten Richtlinien und Verordnungen, deren „Immissions-, Grenz-, Prüf-, Richt- oder MIK Werte“ eingehalten werden, nichts ändern, **weil die allein entscheidende Luftqualitäts-Rahmenrichtlinie 96/62/EG vom 27.9.1996 bezeichnenderweise nicht berücksichtigt wird.**

5.1.2. 98 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

5.1.3. Wohnumfeld

5.1.3. 99 Die Planung ist fehlerhaft, weil die Berechnung der Versiegelungsfläche Fehler aufweist.

Bei der Berechnung der Versiegelungsfläche wird die Teilversiegelung der Zu- und Umwegung des geplanten Regenrückhaltebeckens (Wassergebundene Decken) im Landschaftsschutzgebiet 2 nicht berücksichtigt.

Unabhängig der von aus umweltrechtlichen Gesichtspunkten unzumutbaren Lageplanung des Regenrückhaltebeckens im Landschaftsschutzgebiet lässt die Planung jegliche Berücksichtigung der durch diesen unsinnigen Eingriff an der Umwelt entstehenden Schaden außer Acht.

Auch der Landschaftspflegerische Begleitplan weist an keiner Stelle auf diese zusätzliche und überflüssige Versiegelung durch die aufwändige Zuwegung hin. Eine Ausgleichsmaßnahme der durch die Anlage des Regenrückhaltebeckens im Landschaftsschutzgebiet entstehenden Teilversiegelungen des Bodens im Umfang von ca. 1650 qm ist in den Planungsunterlagen nicht aufzufinden und deshalb als Versäumnis einzuwenden.

5.2 Tiere und Pflanzen

5.2. 100 Die Straßenbauplanung führt zu einer vollständigen Zerschneidung eigentlich zusammengehörender Le-

bensräume für die bodengebundene Fauna und wird deshalb abgelehnt.

Die Straßenbauplanung verstärkt durch die Anlage der Planung die ohnehin schon durch die A 40 bestehenden Barriere für alle Teile der Fauna, deren Ausbreitung an den Boden gebunden ist. Planungselemente wie die Betongleit- und Lärmschutzwände und die Verbreiterungen der Fahrbahnen führen zu einer nahezu vollständigen Isolation von Teilpopulationen.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan, der im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung die Auswirkungen der Planung auf die Umwelt zu beschreiben vorgibt, unterschlägt diese Verstärkung der Trennwirkung als wesentliche Verschlechterung der Umweltbedingungen für die bodengebundene Fauna. Der LPB wird u.a. deshalb als unvollständig und nicht sachgemäß abgelehnt und eingewendet.

Eine sachgerechte Planung hätte Aussagen darüber machen müssen, wie sie den Biotopverbund zu erhalten und die Durchlässigkeit der Barriere zu steigern beabsichtigt. Hierzu stehen geeignete Methoden zur Verfügung, die im Zusammenhang mit anderen Straßenbaumaßnahmen erprobt wurden.

Der vollständige Verzicht auf diese Maßnahmen stellt einen schwerwiegenden Planungsmangel dar, der eingewendet wird.

5.3 Boden

5.3.101 Die Ausführungen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf den Boden sind qualitativ absolut indiskutabel.

Der Beitrag „Boden“ hat in der benutzten Terminologie keinerlei Bezug zur Rechtslage oder zu einer auch nur einigermaßen fachwissenschaftlichen Bewältigung des Themas. Offensichtlich hat der Planverfasser die Existenz eines eigenständigen Bodenschutzrechts nicht zur Kenntnis genommen, demzufolge ist der Terminus „schädliche Bodenveränderungen“ als der zentrale Begriff des Bodenschutzrechts nicht einmal erwähnt, folgerichtig fehlt jede Auseinandersetzung mit dieser Thematik.

Einerseits ist daher eine seriöse fachrechtliche und fachwissenschaftliche Diskussion des Beitrags nicht möglich, andererseits ist somit belegt, dass die notwendige Ermessensabwägung zum Vorrang der einen oder anderen (konkurrierenden) Bodenfunktion nicht stattgefunden haben kann.

Die Verwendung des Begriffs „Landschaftsfaktor Boden“ ist ein weiteres Indiz für die Annahme, dass der Planverfasser die Existenz eines autonomen Schutzgutes „Boden“ ignoriert.

5.3. 102 Der Planverfasser wägt ab unter Missachtung des geltenden Rechts.

Die salvierende Feststellung

„Die anlage- und baubedingten Beeinträchtigungen des Bodens können unter Berücksichtigung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen als tolerierbar bezeichnet werden.“

ist entweder provozierender Beleg für die Gleichgültigkeit des Planverfassers im Hinblick auf seine Bereitschaft die bestehende Rechtslage zur Kenntnis zu nehmen oder hilfloses Wunschdenken, wobei die Angabe eines Kriteriums für das Maß der Tolerierbarkeit fehlt. Schädliche Bodenveränderungen können nicht durch landschaftspflegerische Maßnahmen „ausgeglichen“ werden; das wäre so, als ob ein

bisschen mehr Lärmschutz höhere Schadstoffimmissionen rechtfertigen könnte.

Darüber hinaus fehlt hier jede Abwägung, warum die vom Gesetz in besonderem Maße geschützten (BBodSchG § 1) und gesetzlich definierten (BBodSchG § 2) natürlichen Bodenfunktionen sowie die gesetzlich definierten Nutzungsfunktionen (BBodSchG § 2) hinter die ebenfalls gesetzlich definierte einzelne Nutzungsfunktion (BBodSchG § 2) „Standort für sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung“ zurücktreten sollen.

5.3. 103 Der Planverfasser täuscht die Öffentlichkeit mit nicht erfüllbaren Ankündigungen.

Die Ankündigung: *„Die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen werden erforderlichenfalls wieder in ihren vorherigen Zustand versetzt“* wird sich in den meisten Fällen nicht verwirklichen lassen. Es fehlt die Darstellung der technischen Maßnahmen, mit denen eingetretene schädliche Bodenveränderungen wieder rückgängig gemacht werden sollen. Es fehlt eine Erläuterung des Begriffs „erforderlichenfalls“.

Inhaltlich bedeutet die Ankündigung, dass die durch die Baumaßnahme hervorgerufenen *„schädlichen Bodenveränderungen“* wieder rückgängig gemacht werden sollen. Da, wie bereits dargelegt, der Planverfasser nicht weiß, was *„schädliche Bodenveränderungen“* sind, erweist sich seine Ankündigung als dreiste Leerformel.

5.3. 104 Die Ausführungen über das Ausbreitungsverhalten der immittierten Schadstoffe sind unvollständig.

5.5 Luft und Klima

5.5. 105 Der geplante 6-streifige Ausbau der A 40 widerspricht eklatant den „Planungshinweisen“ der „Klimaanalyse der Stadt Bochum“ aus dem Jahre 1991. Die Erläuterungsberichte sind hier offensichtlich fehlerhaft mit erheblichen Mängeln für den Abwägungsprozess.

Der Erläuterungsbericht/Unterlage 1 (Blatt 7) stellt fest: „Die Betroffenheit der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft stellt sich nur mit punktueller Relevanz dar: gravierende Konfliktschwerpunkte lassen sich nicht erkennen.“ Diese Behauptung steht in krassem Gegensatz zu den Aussagen der o.g. Klimaanalyse der Stadt Bochum. Für die „westliche Zone“ der Stadt, in der der Planungsabschnitt liegt, enthält die Karte der Planungshinweise für Bochum u.a. folgende Maßnahmen: „Weitere Zersiedelung vermeiden. ... Reduzierung des Einflusses von Industrie- und Kfz-Emissionen, Lärm- und Emissionsschutzpflanzungen ausdehnen bzw. erweitern“ (vgl. Textteil, S. 32).

Die geplante Ausbaumaßnahme steht diesen Planungshinweisen diametral entgegen und wird damit zu einer weiteren Verschlechterung des Stadtklimas in der westlichen Zone führen. Dies ist jetzt schon durch einen hohen Versiegelungsgrad und starke Schadstoffemissionen erheblich vorbelastet.

Konkrete und ausreichende Maßnahmen zur ersatzweisen Klimafunktion fehlen in den Planunterlagen. Mithin verstößt der Plan zum Weiterbau der A 44 gegen das Gemeinwohl.

5.5. 106 In den Planunterlagen fehlt jeglicher Hinweis auf die mit der Ausbaumaßnahme – vor allem in Verbindung mit der gesamten „Bochumer Lösung“ – verbundene Verschlechterung des Erdklimas. Dies ist umso verhängnisvoller,

als dies den erklärten Zielen der Klimaschutzpolitik der Bundes-, Landesregierung und der Stadt Bochum widerspricht.

Es handelt sich hier wiederum um ein offensichtliches Planungsdefizit und ist in erheblichem Maße abwägungserheblich.

Der Ausstoß von CO₂ – zu 50 % am globalen Treibhauseffekt beteiligt – infolge des Kfz-Verkehrs ist von 1990 bis 1998 um 11 % gestiegen. Die unterbleibende Abwägung der CO₂-Problematik im Zusammenhang der Neubaumaßnahme ist schon skandalös zu nennen:

Die Bundesregierung hat gerade das Kyoto-Protokoll ratifiziert mit einem CO₂-Reduktionsziel von 21 % bis 2010.

Im Jahr 2000 hat die CO₂-Emission in Deutschland wieder zugenommen und gefährdet daher das selbst gesetzte Ziel der Bundesregierung einer CO₂-Reduktion um 25 % bis 2005.

Auch die Landesregierung NRW unterstützt -zumindest proklamatorisch- die Reduktionsziele der Bundesregierung für den Bereich NRW. Für die Stadt Bochum steht die Erstellung eines Klimaschutzgutachtens (durch das ifeu-Institut Heidelberg) unmittelbar vor dem Abschluss (Juni 2002). Aufgrund des „Klimaschutzberichtes 2000“ der Stadt Bochum (Umweltamt) kann resümiert werden, dass die CO₂-Emissionen der Stadt sich in den 90er Jahren nicht vermindert haben. Erst recht gilt dies für den Verkehrsbereich.

Umso größere Anstrengungen müssten auf allen Entscheidungsebenen zum forcierten Schutz des Erdklimas vorgenommen werden, v.a. im besonders klimaempfindlichen Verkehrsbereich. Der 6-streifige Ausbau der A 40 in Verbindung mit der „Bochumer Lösung“ führt zu induziertem Verkehr und erhöht die Gesamtfahrleistung im Stadtgebiet, damit auch den Ausstoß von CO₂. Er widerspricht damit den erklärten Zielen der Klimaschutzpolitik. Daher ist auf den Impulswerkstätten für die Erstellung des Klimaschutzgutachtens für Bochum ver-

schiedentlich auch ein Verzicht auf die „Bochumer Lösung“ als Beitrag zum Klimaschutz gefordert worden.

Wir behalten uns für den Erörterungstermin vor, Fakten, Bewertungen und Vorschläge des dann fertiggestellten Klimaschutzgutachtens für Bochum in die Erörterung einzubringen.

6.0.1 Schadstoffe

6.0.1. 107 Schutzmaßnahmen für den Menschen gegen schädliche Schadstoffbelastungen kommen im Erläuterungsbericht nicht vor.

6.0.1. 108 Da nach wissenschaftlichen Untersuchungen ca. zwei Drittel der Feinstaubimmissionen aus den Emissionen des Straßenverkehrs stammen, sind seitens der zuständigen Behörden statt eines Ausbaus der A40 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. der PM10-Grenzwert der EU wie auch die weiteren in den Tochterrichtlinien verankerten Grenzwerte eingehalten werden können.

6.0.1. 109 Höchst bemerkenswert ist die Idee des Planverfassers, die betriebsbedingt entstehenden Schadstoffe in das Stadtgebiet zu exportieren.

75 % aller vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erschöpfen sich in der Begrünung des Autobahnkörpers. Die Bepflanzung des Mittelstreifens, der Böschungen und Lärmschutzwände, die durch die

emittierten Schadstoffe oberflächlich und durch Aufnahme über Blätter und Wurzeln kontaminiert wird, erhält nach dem Pflegekonzept alle 5 bis 6 bzw. 10 Jahre einen radikalen Pflegeschnitt (Auf-den-Stock-setzen). Das Schnitt- sowie das Mahdgut (ein- bis zweimal jährlich) soll abtransportiert und kompostiert werden.

Das Kompostieren von Straßenbegleitgrün ist aber wegen der Kontamination nicht zulässig. Das Produkt dieses biologischen Abbauprozesses, der Kompost, wird nämlich wiederverwendet. Die Planung nimmt billigend in Kauf, dass stark schadstoffbelasteter Kompost Böden zumindest kommunaler Flächen im gesamten Stadtgebiet vergiftet.

6.0.1. 110 Durch die A 40-Planung wird auch die Friedhofsruhe an dem anliegenden Westenfelder Friedhof beeinträchtigt.

Durch die Kfz-Schadstoffe werden darüber hinaus auch die Grabsteine geschädigt. Dadurch sind die rechtlich geschützten Interessen aller Grabstättenbesitzer betroffen, so auch die der Einwanderer Friedlinghaus

6.0.1. 111 Es fehlt jede Aussage, wie der Betroffene vor den möglicherweise existenziell bedrohlichen Folgen fehlerhafter Prognosen geschützt wird.

6.0.2 Boden

6.0.2. 112 Im Plangebiet finden sich verschiedene Bereiche, die im Sinne des geltenden Bodenschutzrechts als Verdachtsflächen, schädliche Bodenveränderungen, altlastver-

dächtige Flächen oder Altlasten zu charakterisieren und entsprechend zu berücksichtigen sind.

Die Planungsunterlagen enthalten darüber kein Wort.

6.0.2. 113 Die Absicht des Planverfassers, mit der Tankstelle Dückerweg in der im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) dargestellten Art und Weise umzugehen, entspricht nicht den gesetzlichen Vorgaben.

Dies bezieht sich u.a. auf die Absicht des Planverfassers, „die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen (...) unter Beachtung der abfallrechtlichen Bestimmungen“ durchzuführen und die Kosten ohne ordnungsrechtlich gebotene Störerauswahl dem Steuerzahler („Die Kosten der Baumaßnahme trägt die Bundesrepublik Deutschland“) aufzubürden.

6.0.2. 114 Soweit Oberflächenwasser der A40 über Gräben und Mulden abgeleitet wird darf das Schutzgut Boden nicht als Reinigungsfilter für kontaminiertes Wasser missbraucht werden. Dies gilt nicht nur im Bereich des Heilquellenschutzbereiches.

In Übereinstimmung mit der seit Inkrafttreten der Bodenschutzgesetze vom Rat der Sachverständigen für Umweltfragen vertretenen Auffassung, dass ein Schutz der Ressource Grundwasser nur in der strikten Einheit mit dem Bodenschutz realisierbar ist, sind entsprechende technische Einrichtungen (z.B. spezielle Straßeneinläufe) vorzusehen.

6.0.2. 115 Obwohl der Erläuterungsbericht (Unterlage 1) die Möglichkeit der Schädigung des Bodens durch Unfälle mit Gefahrguttransporten erwähnt, fehlt im Maßnahmenteil j-

der Hinweis darauf, wie der Planverfasser seiner gesetzlich geregelten Pflicht nachkommen will, Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen zu treffen.

Es sind entsprechende technische Einrichtungen (z.B. Sicherheits-Straßeneinläufe in Kombination mit Randborden) vorzusehen.

6.0.2 116 Es fehlen auch jede Hinweise auf geplante Schutzmaßnahmen für die Anwohner, die durch Unfälle von Gefahrguttransporten gefährdet würden.

6.0.2 117 Ebenso fehlt im Maßnahmenteil jeder Hinweis darauf, wie der Planverfasser die besonders gefährdeten Gebäude unmittelbar an der Trasse schützen will.

6.0.3 Wasser (Grund- und Oberflächenwasser)

6.0.3. 118 Für seine Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser benutzt der Planverfasser den gleichen nichtssagenden Textbaustein wie im Erläuterungsbericht des Planfeststellungsverfahrens „Querspange“:

„Ein ausgeprägter Grundwasserstrom ist in der Höhenlage der geplanten Baumaßnahme nicht vorhanden“.

Wie gewohnt fehlt jede Angabe über die allgemein anerkannten Prüfungsmethoden, die zur Gewinnung der Aussage angewandt worden ist. Es hat auch keine Prüfung stattgefunden.

6.0.3. 119 Obwohl der Erläuterungsbericht (Unterlage 1) die Möglichkeit der Schädigung des Bodens und damit auch des Grundwassers durch Unfälle mit Gefahrguttransporten erwähnt, fehlt im Maßnahmenteil jeder Hinweis darauf, wie der Planverfasser seiner Sorgfaltspflicht zur Verhütung einer Verunreinigung des Wassers nachzukommen gedenkt.

Es sind entsprechende technische Einrichtungen (z.B. Sicherheits-Straßeneinläufe in Kombination mit Randborden) vorzusehen.

6.1.1 Lärmschutz

6.1.1. 120 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.

6.1.1. 121 Der Erläuterungsbericht wechselt hinsichtlich der Verkehrsprognosen und der darauf basierenden Berech-

nung der Lärm- und Schadstoffbelastung willkürlich die Berechnungsgrundlage: zu Gunsten des Straßenneubaus und zu Lasten des Gesundheitsschutzes. Diese Ungleichbehandlung ist grundgesetzwidrig und abwägungserheblich.

Die Prognoserechnungen für den Kfz-Verkehr beziehen sich in den zugrundegelegten IVV-Gutachten durchgängig auf die Verhältnisse des durchschnittlichen werktäglichen Verkehrs für den Planungshorizont 2010/2015 (vgl. dazu IVV-Gutachten 1998/99, S. 22, Bild 11: 112.000 bis 129.000 Kfz/Werkgang auf dem beplanten A 40-Teilstück). Überraschend werden im Erläuterungsbericht/Unterlage 1 (Bl. 3) für das Jahr 2010 durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV = Montag - Sonntag) angegeben, die deutlich niedriger liegen (106.000 bis 122.170 Kfz/24h).

Für die Untersuchungen des Lärms und der Schadstoffbelastung wurde der Durchschnittliche Tägliche Verkehr (DTV) zugrunde gelegt (vgl. Erläuterungsbericht zur Lärmtechnischen Unterlage 12.1, Bl. 2). Die Folge ist, dass der Bedarf an einer Kapazitätserweiterung des Straßenquerschnitts hochgerechnet, die Vorsorgemaßnahmen zum Schutz der Gesundheit aber künstlich niedrig gerechnet werden.

Dieses Vorgehen verletzt in erheblichem Maße das Gleichheitsgebot des Grundgesetzes: Die Kfz-FahrerInnen dürfen nicht von der Planung von vornherein besser gestellt werden als die Leidtragenden an zusätzlichem Verkehr.

6.1.1. 122 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.

Die Vermutung, dass die willkürliche Erhöhung der Grenzwerte beim Straßenbau aus rein finanziellen Gründen erfolgt ist, wurde bestätigt durch Herrn Dr. Ambrosius, Leiter der Abteilung Verkehrsplanung im Planungsamt der Stadt Bochum, anlässlich der Einsichtnahme in die Planungsunterlagen zur Planfeststellung "Querspange" und anlässlich seiner Erläuterungen zur gleichen Planfeststellung vor dem Bezirksausschuss Bochum-Süd am 19.02.2002.

6.1.1. 123 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.

6.1.1. 124 Der Nutzen der vorgesehenen erhöhten Lärmschutzwände ist geringer als in den Planunterlagen veranschlagt.

Auch der Einsatz erhöhter Lärmschutzwände (>5 m) verlagert das entstehende Problem nur, beseitigt es aber nicht. Da in etlichen Fällen nur eine einseitige Wand geplant ist (an manchen Stellen sogar die Notwendigkeit einer Schallschutzwand negiert wird), wird die gegenüberliegende Seite ohne Lärmschutzwand einer noch weiterreichenden und größeren Reflexion ausgesetzt, wobei zu bemerken ist, dass die Reichweite des Lärmschallpegels um so weiter reicht, je höher die einseitig reflektierende Wand ist. Dies gilt nicht nur auf der Seite, die der Reflexion ungehindert ausgesetzt ist, sondern auch auf der Seite der Lärmschutzwand, da der Lärm auf Grund der höheren

Wand erst in größerem Abstand zur Wand voll wirksam wird. Deshalb ist in diesem Fall eine Ermittlung des Lärmpegels hinter der erhöhten Wand messtechnisch unsinnig, da die störende Wirkung erst in sehr viel größerem Abstand wirksam wird. Daraus resultiert weiterhin, dass in diesem Gebiet, in dem eine Erhöhung der Schallschutzwände zur Einhaltung der Grenzwerte in unmittelbarem Abstand zur Schallschutzwand notwendig ist, die Überschreitung der Grenzwerte erst in einem größeren Abstand als bisher auftritt. In diesem Abstand sind aber gar keine Messwerte ermittelt oder etwa vorgesehen, sie zu ermitteln. Dies führt wieder zu einer Verlagerung des Problems, aber nicht zu einer Lösung.

6.1.1. 125 Ein lärmindernder Fahrbahnbelag ist nicht geeignet, dem mit erhöhtem Verkehrsaufkommen steigenden Lärmpegel nachhaltig entgegenzuwirken.

In der Beschreibung der Strecke wird die Behauptung aufgestellt, dass der Lärmpegel trotz der massiven Erhöhung des Verkehrs nicht steigen wird. Das wird begründet mit der Errichtung höherer Wälle und Schallschutzwände sowie dem Einsatz schalldämmender Straßenbeläge (Erläuterungsbericht/Unterlage 1, Bl. 22). Diese Behauptung ist sowohl unrichtig wie auch unseriös.

Waren früher im Straßenverkehr hauptsächlich Motorgeräusche die größten Lärmverursacher, so sind es heute die Abrollgeräusche der Reifen. Dadurch verschiebt sich das Spektrum der Lärmemission in eine Richtung, die von der Bewertungskurve nur noch unzureichend bis gar nicht mehr erfasst wird. Auch die Verwendung von sogenanntem Flüsterbeton bringt keine Abhilfe. Durch seine spezielle Hohlraumstruktur wirkt dieser Werkstoff zwar geräuschabsorbierend, allerdings hat sich diese Struktur nach etwa zwei Jahren durch externe Materialien wie Staub und Reifenabrieb sowie mechanische Verdichtung soweit verändert, dass sie einem normalen Straßenbelag gleicht und von Lärmdämmung keine Rede mehr sein kann. In Österreich

hat man bei den diversen Autobahnen, z.B. zwischen Linz und Krems, diese leidige Erfahrung machen müssen. Das resultiert in einer Dauerbaustelle.

Dass weiterhin der Lärmpegel trotz erhöhtem Verkehrsaufkommen nicht steigt, ist physikalisch unmöglich.

6.1.1. 126 Der geplante Flüsterasphalt ist nur eine kurzfristige Lösung.

In der Planung fehlt die Kalkulation für die alle drei Jahre fällige Erneuerung der Fahrbahndecke. Nur mit diesen Maßnahmen sind jedoch die Planungs-Werte auf Dauer zu garantieren.

Wenn aber alle drei Jahre die Fahrbahndecke erneuert werden muss, ist durch den dadurch verursachten Baustellen-Stau die behauptete Verkehrsfluss-Verbesserung wieder hinfällig.

6.1.1. 127 Es wird eingewendet, dass eine nächtliche Absenkung der Höchstgeschwindigkeit – deren Einhaltung durch geeignete Maßnahmen kontrolliert werden muss - nicht vorgesehen ist.

6.1.1. 128 Weiterhin wird eingewendet, dass keinerlei Geschwindigkeitskontrollen vorgesehen sind.

Nur mit den geplanten und rigoros überwachten Standardgeschwindigkeiten sind die angegebenen Werte zu garantieren; ansonsten fahren aller Erfahrung nach Pkw deutlich über 120 km/h und Lkw sogar über 100 km/h auf dem linken Fahrstreifen.

6.1.1. 129 Wir fordern - für den Fall des Ausbaus der A 40 mindestens hochabsorbierende Lärmschutzwände mit einer weichen Oberfläche.

Schallschutzmaßnahmen wie Wände oder ähnliche Einrichtungen funktionieren auch nur unzureichend, wie insbesondere dahinter befindliche Anwohner bestätigen können. Denn solche Wände müssten einige gegensätzliche Eigenschaften miteinander kombinieren, die kaum zu erfüllen sind. Reiner Beton wirkt aufgrund seiner hohen Masse nur gegen tieffrequente Störpegel, im höherfrequenten Bereich verstärkt er sogar noch durch Reflexion an seiner harten Oberfläche die Schallemission. In diesem Bereich wäre ein weiches, nachgiebiges Material notwendig, welches wohl kaum die notwendige Standzeit gegenüber der Witterung aufweisen dürfte. Des Weiteren könnte man einen solchen Materialmix nur dann ungefähr bestimmen, wenn von dem zu dämmenden Objekt konkrete Messwerte bekannt sind, nach Pegel und Spektrum.

In diesem Zusammenhang sei auch auf die Veröffentlichung der Stadt Berlin über „Straßenverkehrslärm in Grün- und Freiflächen“ auf ihrer Website hingewiesen. Dort wird zwar auch nur mittels der A-Bewertung gemessen, aber es wird gemessen! Ebenfalls sei auf die Internetseite der Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung und dort auf das Kapitel Lärm und Gesundheit verwiesen. Die Hinweise über realitätsferne Bewertungsmethoden werden dort ebenfalls unterstützt.

Lärmschutzeinrichtungen, die den zu erwartenden Lärmpegelanstieg bekämpfen könnten, müssten spezielle Ausführungen mit einer weichen Oberfläche sein, die weitgehend der natürlichen Umgebung, wie z.B. Erdreich, entsprechen. Wir erwarten für den Erörterungstermin konkrete Aussagen der Planfeststellungsbehörde, wie sie die geforderte hohe Absorptionsfähigkeit der Lärmschutzwände garantieren will.

Auch der Rat der Stadt Bochum verlangt in seiner Stellungnahme zum 6-streifigen Ausbau der A 40 hochabsorbierende Lärmschutzwände.

6.1.1. 130 Die "Lärmtechnischen Unterlagen" weisen mehr als 500 Objekte aus, die trotz Lärmschutzmaßnahmen mit passiven Lärmschutz, z.B. Schallschutzfenstern, ausgerüstet werden müssen.

Der Erläuterungsbericht zur Lärmtechnischen Unterlage 12.1 (Blatt 2) beschönigt die Unzulänglichkeit des geplanten aktiven Lärmschutzes, wenn er feststellt, dass „für einige Schutzobjekte kein ausreichender aktiver Lärmschutz gewährleistet werden kann“. Die Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes sind also völlig unzureichend.

Wir bemängeln den massiven Eingriff in die Schutzrechte der lärmbeeinträchtigten Bevölkerung. Da die Grenzwerte der 16. BImSchV teilweise überschritten werden, befürchten wir „schädliche Umwelteinwirkungen“⁵ im Sinne § 47a BImSchG.

Die Einzelobjekte sind in den Lageplänen – Unterlage 12.3 – mit "rotem Strich" gekennzeichnet. Bei Einsichtnahme der Pläne wird hierdurch leicht die falsche Vorstellung erweckt, dass z.B. der "Gertrudenhof 13 bis 21" auf der Südseite komplett mit Schallschutzfenstern ausgerüstet wird. Erst unter Hinzuziehung von Unterlage 12.2 stellt man fest, dass von 77 Einzelpositionen nur 7 Schallschutzfenster vorgesehen sind.

6.1.1. 131 Passive Lärmschutzmaßnahmen im Wohnbereich mindern die Lebensqualität.

Lärmschutzfenster wirken nur, wenn sie fest geschlossen sind. Die Frischluftzufuhr in die Wohnräume ist unterbrochen. Im Innern führt

⁵ Landmann / Rohmer, Umweltrecht, Bd. 1, Bundes-Immissionsschutzgesetz Kommentar, München 2002, § 47a RdNr. 7

die erhöhte Luftfeuchtigkeit zu Schimmelbildung an Decken und Wänden und zur **Gesundheitsgefährdung der Bewohner**.

6.1.1. 132 Schallschutzfenster machen nur Sinn, wenn sie als "schallgedämmte Lüftungsfenster" ausgeführt werden.

Nach dem Stand der Technik ist es möglich, solche Fenster zu installieren. Alternativ bieten Fachfirmen z.B. für Niedrigenergiehäuser komplette Belüftungsanlagen mit Um- und Frischluftführung an.

6.1.1. 133 Freiräume, Balkone und Terrassen verlieren den Erholungswert in den Bereichen, die hier für passiven Lärmschutz vorgesehen sind.

Bei allgemeinen Umgebungspegeln von mehr als 50 dB(A) ist Ruhe und Erholung nach einem arbeitsreichen Tag nur sehr eingeschränkt möglich.

6.1.1. 134 Die laut Unterlage 12.3 vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen haben nur geringe Wirkung.

Dies zeigt der Vergleich der Beurteilungspegel für die Häuser Nr. 17 und 26 bzw. 18 und 27 (vgl. Unterlage 12.2). Es ist festzustellen, dass es sich bei den aufgeführten Schallpegeln in dB(A) um sog. Mittelungs- bzw. Beurteilungspegel handelt, die keinerlei Aussagekraft über die Störwirkung des Lärms haben.

Messungen hinter Schallschutzwänden von Fachfirmen haben ergeben, dass Pegelschwankungen von ± 7 dB um den Mittelungspegel normal sind. Periodisch auftretende Pegelspitzen von mehr als 3 dB über einem allgemein vorhandenen Pegel sind störender als ein gleichmäßiges Geräusch ohne besonderen Informationsgehalt.

6.1.1. 135 Auf der Südseite der Trasse ist im Bereich von Gewerbegebieten keinerlei Schallschutz vorgesehen. Die Reflexion der Schallwellen an den großflächigen Wänden von Hallen ist bei der Berechnung der Immissionspegel in den gegenüberliegenden Wohngebieten nicht berücksichtigt.

Bei seriöser Planung von Schallschutzmaßnahmen müssen Schallreflexionen berücksichtigt werden. Es können Pegelerhöhungen bis zu 3 dB auftreten oder noch mehr bei Mehrfachreflexionen.

Offensichtlich aus finanziellen Gründen ist hier nur der geringst mögliche „Schallschutz“ eingeplant.

6.1.1. 136 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 Habgalerie.

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.

6.1.1. 137 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.

6.2 Natur und Landschaft

6.2. 138 Die Planung ist fehlerhaft, weil der Versiegelung von ca. 2400 qm keine Entsiegelung von Flächen entsprechender Größe entgegensteht.

Der Versiegelungsfläche von ca. 2400 qm wird eine Entsiegelung befestigter bzw. teilversiegelter Flächen von ca. 380 qm entgegengesetzt, die im Zusammenhang mit der geplanten Baumaßnahme quasi „nebenbei“ anfallen.

Diese Tatsache fällt um so schwerer ins Gewicht, weil es sich bei dem beplanten Bereich um einen städtischen Bereich mit einem bereits bestehenden, enorm hohen Versiegelungsgrad handelt. Genau hierin hätte jedoch auch die Chance für die Planer der Maßnahme gelegen, nach geeigneten Flächen zu suchen, die im räumlichen Zusammenhang mit der Baumaßnahme als Ausgleich hätten entsiegelt werden können. Da eine Prüfung entsiegelbarer Flächen im Planungsgebiet nicht stattgefunden hat, konnten auch keine solchen gefunden werden. Diese Unterlassung stellt einen schwerwiegenden Planungsman- gel dar.

Zwar lässt die Rechtsprechung in Ausnahmefällen Abstriche an der „Gleichartigkeit des Ausgleichs“ zu, dies gilt jedoch nur, wenn entsprechende Flächen nicht zur Verfügung stehen. Es ist Aufgabe der Planungsbehörde, diesen Nachweis im Rahmen der Planungsunterlagen zu führen.

Aus den dargelegten Gründen heraus sind die Teilstücke der Ausgleichsmaßnahmen 1A und 2A, die im Landschaftspflegerischen Be- gleitplan als Ausgleich der Flächenversiegelungen ausgewiesen wer- den, nicht geeignet diese in hinreichendem Maße zu kompensieren. Bei der Lektüre der einschlägigen Planungsunterlagen drängt sich der Verdacht auf, dass die Straßenbauverwaltung auf Kosten der Umwelt die preiswerteste aller denkbaren Kompensationsmaßnahmen (Exten- sivierung von Ackerland, Neupflanzung von 15 Obstbäumen mit ledig- lich dreijähriger Pflegeverpflichtung) gewählt hat, ohne ihrer Ver- pflichtung nach sorgfältiger Prüfung der Möglichkeiten zur Entsiege- lung im räumlichen Zusammenhang mit der Baumaßnahme nachzu- kommen.

6.2. 139 Die im LPB vorgestellten Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen sind nicht ausreichend, um die Eingriffe der Planungsmaßnahme in Natur und Landschaft zu kompensieren.

Die als Kompensationsmaßnahmen vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen 1A und 2A sowie die Gestaltungsmaßnahmen 3 G-20 G sind nicht geeignet, die im LPB ermittelten und vor allem die nicht ermittelten Eingriffe in die Natur und Landschaft in angemessenem Umfang und vor allem in der Qualität des Eingriffs auszugleichen.

Nach § 2 und 4 des Landschaftsgesetzes Nordrhein-Westfalen ist das Hauptanliegen der sogenannten gesetzlichen Eingriffsregelung die Vermeidung – oder, sofern diese nicht erreichbar ist, die möglichst weitgehende Minimierung sämtlicher, insbesondere aber der erheblichen und/oder nachhaltigen Eingriffe in Natur und Landschaft.

Die in der Planung der Straßenbauverwaltung vorgelegten Maßnahmen genügen diesen Ansprüchen nicht, da die Beschreibung der Eingriffe in Natur und Umwelt oberflächlich recherchiert und deshalb unvollständig ist (so mangelt es der UVU z.B. daran, dass Flora und Fauna des Planungsgebietes gar nicht untersucht wurden). Zum anderen sind die geplanten Maßnahmen nicht dazu geeignet, dem oben angeführten Anliegen des LG NRW Genüge zu leisten.

Bei den Gestaltungsmaßnahmen handelt es sich im Wesentlichen um Straßenbegleitgrün zur „Garnierung“ auf der dem Verkehrsaufkommen zugeneigten Seite der Lärmverminderungsanlagen mit vergleichsweise geringer ökologischer Wertigkeit.

Die Ausgleichsmaßnahmen 1 A und 2 A stellen aufgrund der nicht ausreichend ermittelten Eingriffe in Natur und Landschaft sowohl in der Fläche als auch in ihrer Qualität keine ausreichende Kompensation dar.

Erschwerend kommt hinzu, dass sie in ihrer ökologischen Wertigkeit von weiteren Planungen der Straßenbaubehörde im Zusammenhang mit der Baumaßnahme (RRB und Zuwegung) konterkariert und in ihrem Wert nivelliert werden.

6.2. 140 Die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen 1 A und 2 A beinhalten kein schlüssiges Landschaftspflegekonzept und sind aus diesem Grunde nicht geeignet, langfristig die durch die Straßenbauplanung verursachten Eingriffe auszugleichen.

Die im LPB vorgestellten Ausgleichsmaßnahmen erweisen sich in vielerlei Hinsicht als unprofessionell und aus fachlicher Sicht unvollständig geplant und werden deshalb als Planungsfehler eingewendet.

Für eine ökologisch positive Entwicklung der vorgesehenen Flächen ist das Außerfunktionsetzen der vorhandenen Drainage des bisher intensiv bewirtschafteten Ackerlandes eine wichtige Voraussetzung. Im Rahmen der Planung wurde jedoch in keiner Weise geprüft, ob die Möglichkeit hierzu besteht ohne angrenzende bewirtschaftete Flächen in ihrer Funktion zu beeinflussen.

Die Pflege der Ausgleichsmaßnahmen erfolgt laut LPB für die Dauer von drei Jahren zu Lasten der Straßenbauverwaltung. Die Ausgleichsfähigkeit der Maßnahme ist jedoch an eine dauerhafte Landschaftspflege geknüpft (z.B. Mahd, Obstbaumschnitt und -nutzung). Der Planung ist kein dauerhaftes Konzept zu entnehmen, sodass damit zu rechnen ist, dass das Ausgleichspotential der Maßnahmen mit zunehmender Entwicklungsdauer abnimmt, wohingegen die Belastung der Umwelt durch die Straßenbaumaßnahme im gleichen Zeitraum kontinuierlich zunimmt (vgl. Verkehrsgutachten IVV –Aachen 1996/1998).

Da eine solche Entwicklung nicht im Sinne des LGNW sein kann, wird die Planung der Ausgleichsmaßnahmen in Qualität und Quantität beanstandet.

9 Gesamtbewertung der Baumaßnahme im Rahmen der Kosten-Betrachtung

9.1 Kosten der Baumaßnahme

9.1. 141 Durch den Ausbau der A 40 gibt es wirtschaftliche Nachteile vielfältiger Art, die im Rahmen der Einwendungen deutlich gemacht werden. Es gibt wirtschaftliche Nachteile für die Stadt Bochum. 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. 2.6) des Erläuterungsberichtes enthält keinen Hinweis auf wirtschaftliche Aspekte

Formal rügen wir, dass die Unterlagen 2.6 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:

Es werden als Begründung (Punkt 2.1) des Ausbaus die Grenze der Leistungsfähigkeit des Streckenabschnitts und die schwerwiegenden gesamtwirtschaftlichen Nachteile aus den häufigen Staus und Verkehrsunfällen auf dem Autobahn-Streckennetz im Raum Bochum angegeben. Des weiteren bezieht sich die Begründung des Ausbaus auf die „Bochumer Lösung“:

„ Durch die Maßnahmen der „Bochumer Lösung“ wird die Leistungsfähigkeit im gesamten Straßensystem signifikant angehoben. Dies führt zu einer deutlichen Reduzierung des Anteils überlasteter Straßen - gemessen an den möglichen Leistungsfähigkeiten. Die Elemente der Bochumer Lösung sollen zusätzlich dazu beitragen, Zeit- und Betriebskosten der Straßennutzer einzusparen und damit auch eine bessere Anbindung des Stadtgebietes Bochum an das überregionale Straßennetz zu erreichen.

In Punkt 2.4 wird behauptet, die Bewertung der Vorhabensalternativen sei im Rahmen der Gesamtabwägung auch unter der Abwägung der Wirtschaftlichkeit,, erfolgt. Es wird weiterhin behauptet, dass

durch den Prognose-Null-Fall ein erhöhtes Unfallrisiko, eine weitere Zunahme der schwerwiegenden Stauerscheinungen und sich damit verbundene gesamtwirtschaftliche Nachteile ergeben.

Wir stellen fest, dass in der Planfeststellung die Behauptungen nicht nachgewiesen werden, dass durch den Ausbau des Streckenabschnittes der A 40 die Häufigkeit von Staus und Verkehrsunfällen verringert werde.

Der Planfeststeller selbst räumt ein, dass durch die erhöhte Kapazität Verkehre zunehmen und aus dem nachgeordneten Streckennetz Verkehre nachrücken – der jetzige Zustand sich also nicht verändere.

Der Ausbau ist somit nicht zielführend. Insbesondere belegt der Planfeststeller 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.

Die Behauptung des Planfeststellers, schwerwiegende gesamtwirtschaftliche Nachteile würden durch den Autobahnbau verringert, kann nicht isoliert auf **ein** Teilstück erfolgen. Die Aussage im Planfeststellungsverfahren ist somit unzulässig.

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 Autobahnneubau verursacht werden. Die Nachteile treffen die Gesamtbevölkerung und verursachen gesamtwirtschaftliche Schäden.

9.1. 142 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 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.

9.1. 143 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 Vermeidungsvor-

kehrungen oder durch geldwerten Ersatz entschädigt werden.

9.1. 144 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.

9.1. 145 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 Bau- maßnahmen eher mit einem gesamtwirtschaftlichen Schaden verbunden.

9.1. 146 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.

9.1. 147 Milchmädchenrechnungen sind unseriös

Durch den Autobahnneubau, die Aufstufung des Außenringes, dem Bau des Westkreuzes und dem 6-streifigen Ausbau der A40 würde der als innerstädtische Entlastungsstraße gebaute Außenring seine Funktion der Entlastung innerstädtischen 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, Krankenfahrtdienste, 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 (ohne „Bochumer Lösung“ verändert den jetzigen Status als Wirtschaftsfaktor nicht positiv; eher negativ, wenn zusätzliche Staus entstehen.

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.

9.1. 148 Konzeptionslosigkeit verursacht gesamtwirtschaftlichen Schaden

Lärm, Abgase, die weitere Zerstörung des Wohnortes Wattenscheid durch Inanspruchnahme von Privatgrundstücken und eine weitere Annäherung der A 40 an die Wohnungen vernichtet den Wohnwert auf weitere Jahrzehnte. Eine erneute Reduzierung des Wohnwertes findet noch in einem Abstand von 1000 Metern seitens der A 40 statt.

9.1. 149 Unter sonstige Sachgüter erwähnt der Erläuterungsbericht mit keinem Wort die absehbare Wertminderung von Wohneigentum entlang des geplanten Ausbaus der A 40-Trasse. Dabei muss allein in einem Kernbereich von 200 m entlang der Trasse mit einem Wertverlust in der Größenordnung von 30 Millionen Euro gerechnet werden. Die Nichtbe-

rücksichtigung dieser Wertminderung stellt einen offensichtlichen und erheblichen Abwägungsmangel dar.

Eine Berechnungsunterlage der eintretenden Wertminderungen fehlt im Erläuterungsbericht (vgl. S. 29f.). Die geplante Maßnahme wird jedoch in einem hohen Ausmaß Werte einzelner Bürger vermindern.

Entlang des geplanten Ausbaues der A 40 – Trasse existieren in einem Abstand von etwa 200 m nördlich und südlich Liegenschaften (Ein- und Mehrfamilienhäuser, gewerblich genutzte Bauflächen), die einen realen Wert von etwa 110 Mio € allein für die Ein- und Mehrfamilienhäuser repräsentieren. Der in die Bewertung einbezogene Bereich von etwa 200 m nördlich und südlich der Trasse (südlich überwiegend begrenzt durch die Bundesbahnstrecke) stellt einen Kernbereich dar, in dem mit bedeutenden Einschränkungen, Behinderungen und Belästigungen durch den zunehmenden Verkehr über das heute schon vorhandene Maß hinaus zu rechnen ist. Die Beschränkung auf diesen Bereich bedeutet jedoch nicht, dass die Bürger, die über die 200 m-Grenze hinaus wohnen, nicht ebenfalls Nachteile des Verkehrs in Kauf nehmen müssen.

Nachstehend sind die einzelnen Wohnbereiche und ihre wertmäßige Einordnung näher bezeichnet. Die Auszählung und Bewertung der Liegenschaften wurde anhand der Unterlagen „10.1, 10.2 , 10.3 und 10.4, Grunderwerbsplan“ vorgenommen.

Wohn/Gewerbebereich	Wert der Immobilien in Mio €
Unterlage 10.1 ab Bau-km 0 + 000, nördlich	6
, südlich	1
Unterlage 10.2 , nördlich	16
südlich	5
Unterlage 10.3, nördlich	40
, südlich	5

Unterlage 10.4, nördlich	31
, südlich	6
	110

Die Wertminderung, die eintreten wird bzw. in Folge der A 40-Planung bereits eingetreten ist, liegt bei etwa 30 %. Bezogen auf den Gesamtwert der aufgelisteten Wohneinheiten beträgt der Werteverlust 33 Millionen Euro. Als Entschädigungen an die Betroffenen sind lediglich für einen geringen Teil passiver Lärmschutz (Aufwandschätzung ca. 0,3 Mio €) von Politikern und Verwaltung vorgesehen.

Formal rügen wir das Fehlen eines Konzeptes, um den Wohnwert zu verbessern.

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.

9.1. 150 Auf die Stadt Bochum werden auf mittlere und lange Sicht erhebliche Ausfälle (jährlich ca. 50.000 Euro) bei den Grundsteuereinnahmen zukommen. Hinzu kommen wirtschaftliche Nachteile durch eine in Zukunft verstärkte Verslumung von Wohnbereichen und eine zunehmende Stadtfucht aus den betroffenen Regionen.

Die Stadtverwaltung wird sich auf eine Flut von Anträgen zur Minderung der Grundsteuer einstellen müssen. Betroffen sind rd. 250 Eigentümer/Innen. Der Ausfall für die Stadt wird bei einer 30 %igen Wertminderung auf jährlich 50.000 Euro zu beziffern sein.

9.1. 151 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.

9.1. 152 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 Autobahnneubau in Bochum 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.