

!!BK3!!

Oberverwaltungsgericht für das  
Land Nordrhein-Westfalen  
Aegidiikirchplatz 5

**48143 Münster**

**Bürgerinitiative Bo.**  
501/01W16ki  
RA Robbers

^TgDatum

In dem verwaltungsgerichtlichen Verfahren

**Werner Dehardt u.a. ./ Minister für Bauen und Verkehr des Landes  
NRW  
- 11 B 627/06.AK -**

danke ich zunächst für die entgegenkommende Mitteilung der zur Verfügung stehenden Bearbeitungszeit. Ich lege die mit der Antragschrift vom 24. April 2006 angekündigten Anlagen (sowie Anlagen zum heutigen Schriftsatz) bei und trage weiter vor wie folgt. Vorsorglich weise ich vorab auf den Antrag in Abschnitt B am Ende (Seite 23) hin, dessen Erforderlichkeit sich bei genauerer Durcharbeitung der Unterlagen ergeben hat.

**Abschnitt A:  
Korrekturen der Begründung des Eilantrags**

Die Antragsbegründung vom 24. April 2006 bedarf zunächst einiger Korrekturen.

**1. Zu Teil A**

Nummer 2 (Betroffenheit der Antragstellerin zu 2):

Zu ergänzen ist hier, daß nicht nur die bereits genannten Flurstücke, sondern auch das Flurstück 314 sowie die Flurstücke 98, 45, 47, 88, 89, 99, 282 und 202 als Restgrundstück betroffen sind.

**2. Zu Teil B**

Zu Nummer 13:

Der hier angegebene Autor hat den Namen Delschen (und nicht Delsche).

Zu Nummer 28:

Das in Absatz 5 angegebene Datum des abgebrochenen Erörterungstermins ist falsch. Richtig muß es heißen 30. November 2004.

Zu Nummer 41:

In der vorletzten Zeile fehlt die Bezeichnung der angegebenen Messstelle. Die nur 1,1 Kilometer entfernte Messstelle heißt Messstelle Essen Ost.

Zu Nummer 46:

In die Wiedergabe der Berechnungsformel in Absatz 4 hat sich ein Schreibfehler eingeschlichen. Die Formel lautet richtig:  $G=H+\Delta I+\Delta VI$ .

**Abschnitt B:  
Ergänzungen des bisherigen Vortrags**

Der bisherige Vortrag ist noch zu ergänzen, bevor auf die Antrags- und Klageerwiderung des Antragsgegners eingegangen wird. Die nachfolgenden Ausführungen in **diesem** Abschnitt berücksichtigen daher den Vortrag der Gegenseite noch nicht.

**1. Zu Nummer 15:**

An zentraler Stelle behauptet der Planfeststellungsbeschluss, durch den Ausbau der A 40 die Staubbildung im Planabschnitt in Zukunft vermeiden zu können. Er formuliert als Planungsziel (S. 64):

„Mit der Erweiterung auf jeweils drei Fahrstreifen für beide Richtungsfahrbahnen ... werden der Verkehrsfluss wesentlich verbessert und damit die bestehenden Kapazitätsprobleme gelöst“ (Unterstreichung durch den Unterzeichner).

Infolgedessen werde damit auch eine Reduzierung der Unfallgefahr und eine signifikante Erhöhung der Verkehrssicherheit einhergehen (a.a.O.). An anderer Stelle heißt es, wiederum bezogen auf die „Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit“ (Absatz c, S. 55):

„Für die Verkehrsteilnehmer auf der A 40 ist mit dem 6-streifigen Ausbau ... - bedingt durch den gleichmäßigeren Verkehrsfluss ohne Staubildung - eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauches verbunden“ (Unterstreichung durch den Unterzeichner).

Im Widerspruch dazu heißt es im Zusammenhang mit den „Betriebsbedingten Auswirkungen“ des Ausbaus (S. 48):

„ ..., da sich durch den Ausbau die Leistungsfähigkeit erhöht und damit die derzeitige Vielzahl von Staus verringert ...“  
[Unterstreichung durch den Unterzeichner].

Hier wird also eingestanden, dass das ehrgeizige Planziel - „**keine** Staus mehr“ - nicht erreicht wird, sondern lediglich eine **Verringerung** der Staus erfolgen könnte.

Es ist für die Abwägung von großer Bedeutung, wie hoch die Häufigkeit der Staus im Planabschnitt sein wird; denn davon hängen nicht nur die künftige Unfallhäufigkeit und Verkehrssicherheit, sondern auch das Ausmaß der Schadstoff- und Lärmemissionen ab. An keiner Stelle in den Planunterlagen finden sich zu dieser Problematik präzise und überprüfbare Aussagen. Damit steht der Planfeststellungsbeschluss in Widerspruch zu dem Anspruch an die Planunterlagen, den er selbst formuliert (S. 41):

„Danach müssen die Unterlagen über alle für die Beurteilung des Vorhabens wesentlichen Gesichtspunkte Aufschluss geben.“

An anderer Stelle heißt es (S. 61):

„Dabei hat die Ermittlung des Abwägungsmaterials jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist.“

Es wird hiermit also eine unvollständige Ermittlung des Abwägungsmaterials festgestellt.

Bei der Beantwortung der Frage nach der künftigen Häufigkeit von Staus gibt das der Planung zugrunde liegende Verkehrsgutachten von IVV indi-

rekt Aufschluss (Ingenieurgruppe IVV-Aachen, Dezember 1996: „Verkehrliche Wirkung von Straßenmaßnahmen [„Bochumer Lösung“] im Stadtgebiet Bochum“). Zu den „Prognose-Netzbelastungen im Mit-Fall“ heißt es (S. 25):

„Hiernach beträgt der Anteil überlasteter Straßen im Prognose-Mit-Fall (gemessen an der möglichen Leistungsfähigkeit) für Autobahnen ca. 43%“ (gegenüber etwa 55% im Prognose-Ohne-Fall).

Überlastung heißt gemäß den definierten Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs auf Autobahnen „Stufe F“:

„Der Verkehr bricht zusammen, d.h. es kommt stromaufwärts zu Stillstand und Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr. ... Die Strecke ist überlastet“ (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2001 (HBS 2001), Hg. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, S. 3-9).

Daraus wird zweierlei deutlich: Einerseits wird zwar die Überlastungs- und damit Stauhäufigkeit durch den Ausbau reduziert. Andererseits zeigen aber 43% der Autobahnstraßenlänge auch nach dem Ausbau der sogenannten Bochumer Lösung Überlastungserscheinungen. Eine weitere Spezifizierung auf einzelne Autobahnabschnitte wird im IVV-Gutachten nicht vorgenommen; man ist dazu auf Vermutungen angewiesen.

Das IVV-Gutachten verweist

„auf die starke Belastungszunahme auf der A 40 im Abschnitt westlich der Anschlussstelle Stahlhausen“ (S. 21):

Hier, also auch im östlichen Teil des Planabschnitts, nimmt der Kfz-Verkehr (DTV-W) von 111.000 Kfz im Prognose-Ohne-Fall auf 129.000 Kfz im Prognose-Mit-Fall zu. Bei der Berechnung der Netzbelastung im Prognose-Mit-Fall ist dabei durch IVV ausdrücklich der Faktor des induzierten Verkehrs als marginal unberücksichtigt geblieben:

„Allerdings ist die Nachfragematrix unverändert geblieben ... Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass in der Realität bei gravierenden verkehrsinfrastrukturellen Veränderungen auch Einwirkungen auf die Nachfrage hinsichtlich Verkehrsmittel- und Zielwahl entstehen. Die Netzergänzung im vorliegenden Fall dürfte jedoch nicht so groß sein, dass hiermit wesentliche Nachfrageveränderungen ausgelöst werden“ (S. 21).

In der Antragsbegründung (unter Nr. 17: 3. „Induzierter Verkehr wird nicht berücksichtigt“) wird dieses Vorgehen von IVV einer gründlichen Kritik unterzogen mit dem Ergebnis, dass im Planabschnitt der induzierte Verkehr möglicherweise eine Größenordnung von bis zu 20% des vorherigen Verkehrs annehmen kann, wenn nicht sogar noch mehr. Das heißt: **Es ist davon auszugehen, dass es im Planabschnitt nach dem Ausbau zu**

**erheblichen Stauvorgängen kommen wird, die möglicherweise nicht geringer sind, vielleicht sogar höher als im Prognose-Ohne-Fall; dies mit dem für die Unfallhäufigkeit und Emissionen allerdings gravierenden Unterschied, dass die künftigen Staus auf einem wesentlich höheren Niveau des Verkehrsaufkommens stattfinden mit erheblich größeren negativen Auswirkungen.**

Diese Einschätzung wird unterstützt durch die Angaben des Vorhabenträgers und des IVV-Gutachters zur Kapazität zusätzlicher Autobahn-Fahrsreifen. Bei der Erörterung des östlich angrenzenden Planabschnittes der A 40-Stahlhausen einschließlich Westkreuz am 4. Mai 2006 gab der Landesbetrieb Straßenbau (Frau Sauerwein-Braksiek) als vereinfachte Überschlagsrechnung

„für eine flüssige und sichere Verkehrsabwicklung auf Autobahnen eine Verkehrsbelastung von 18.000 [Kfz] pro Spur an. ... Im Unterschied hierzu wurde von Herrn Königs [IVV Aachen] eine Spurbelastung von 20.000 bis 25.000 Fahrzeugen pro Tag angegeben. Hierzu erklärte der Landesbetrieb, dass die Aussage von Herrn Königs ohne Betrachtung der Verkehrssicherheit und Leistungsdefizite erfolgte“ (Niederschrift zur Erörterung durch die Bezirksregierung Arnsberg, Dezernat 53, Az.: 53.3.10.2-03/02, S. 27 f.; siehe **Anlage 1**).

Setzt man diese widersprüchlichen Aussagen zur Kapazität von Autobahnen in Beziehung zu der prognostizierten Verkehrsbelastung auf dem am meisten belasteten Streckenabschnitt, ergibt sich folgendes Bild:

- IVV rechnet für sechs Fahrsreifen im Ausbauzustand mit einer Kapazität von 120.000 bis 150.000 Kfz. Die prognostizierte Verkehrsbelastung liegt bei 129.000 Kfz (ohne induzierten Verkehr). Damit ergibt auf diesem Streckenabschnitt eine Überlastung, das heißt Staus, mindestens aber ein sehr hoher Auslastungsgrad (Qualitätsstufe E: Auslastungsgrad kleiner/gleich 1); dabei

„besteht die Gefahr eines Verkehrszusammenbruchs bei kleinen Unregelmäßigkeiten innerhalb des Verkehrsstroms. Der Zustand des Verkehrsflusses wechselt von der Stabilität zur Instabilität“ (HBS 2001, S. 3-9).

Dieses Bild wird noch verschärft in Anbetracht der Tatsache, dass dieser höchstbelastete Streckenabschnitt unmittelbar zwischen zwei Anschlussstellen liegt (AS Dückerweg und AS Stahlhausen), wodurch sich die Gefahr von Unregelmäßigkeiten des Verkehrsstroms erhöht (vgl. hierzu die Hinweise unter Nr. 6 zu den neuesten Ergebnissen der Stauforschung).

- Der Landesbetrieb rechnet für sechs Fahrsreifen im Ausbauzustand mit einer Kapazität von 108.000 Kfz., wenn eine flüssige und sichere Verkehrsabwicklung noch gewährleistet werden soll. Diese Kapazität ist aber im Prognose-Null-Fall auf allen Streckenabschnitten des Planabschnittes deutlich erreicht bis deutlich überschritten:

- DTV-Werte von ca. 106.000 bis 122.000 Kfz

- DTV-Werktags-Werte von ca. 112.000 bis 129.000 Kfz. (vgl. Planfeststellungsbeschluss S. 64)

Die Einschätzung von deutlichen Überlastungen der Streckenabschnitte auch im Ausbauzustand ergibt sich zuletzt auch aus den Grundlagen zur Berechnung von Autobahnkapazitäten nach HBS 2001 (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen 2001), Kapitel 2 und 3. Sicherlich ist für eine zuverlässige Berechnung der Kapazität eine Einzelfallberechnung unerlässlich, umso mehr, als für die A 40 aufgrund der Ortskenntnis der durchschnittlichen Benutzer eine höhere Kapazität angenommen werden kann. Dennoch kann die Berechnung für eine mittlere Kapazität einen Anhaltspunkt geben für die Kapazität der geplanten Autobahn und ihren künftigen Auslastungsgrad.

Auf der Basis der geplanten Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h und einem prognostizierten LKW-Anteil von 12% kann die Kapazität mit 5.280 Kfz/Fahrbahn angenommen werden (vgl. Tab. 3-9, S. 3-28). Die zulässige Verkehrsstärke bei voller Kapazitätsauslastung hat dabei die Qualitätsstufe E (vgl. Tab. 3-7, S. 3-18); d.h. die Stabilität des Verkehrsflusses ist dabei schon gefährdet, insbesondere bei Dunkelheit und bei Regen. Vergleicht man mit dieser Kapazität des sechsstreifigen Ausbaus die Bemessungsverkehrsstärke pro Richtungsfahrbahn, so kommt man für die verschiedenen Streckenabschnitte im Planabschnitt auf Werte von 5.300 bis 6.100 Kfz (nach der Formel für sechsstreifige Autobahnen:  $q_B = \text{ca. } 0,1 \times \text{DTV}$ ; vgl. HBS 2001, S. 2-7).

**Auch hier ist also das Ergebnis wieder eine absehbare sehr hohe Auslastung bis eine deutliche Überlastung (Verkehrsqualitätsstufe F) im Planabschnitt.** Für die Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs auf dem Straßenzug der A 40 von der AS Gelsenkirchen bis zur AS Stahlhausen ist dabei zu berücksichtigen:

„Sobald nur ein Element [des Straßennetzes] in die Stufe F eingeordnet wird, ist der Verkehrsablauf auf der gesamten Anlage als kritisch zu bewerten“ (HBS 2001, S. 2-12).

Mithin kann als **Fazit** gesagt werden:

**Das Planziel eines wesentlich verbesserten Verkehrsflusses und damit einer Vermeidung von Staus wird nicht erreicht. Die konkrete Ausbauplanung der A 40 erweist sich gegenüber dem gesetzgeberisch festgestellten Ausbaubedarf als dysfunktional.**

## 2. Zu Nummer 16:

Bereits in der Begründung des Eilantrags wurde eine Vertiefung des Vortrags zum behaupteten überdurchschnittlichen Unfallgeschehen vorbehalten. Die weitere Überprüfung der vom Antragsgegner im Rahmen der Behandlung verkehrlicher Belange aufgestellten Behauptung ergibt erneut, daß gerade **keine** überprüfbare und solide Abwägung der Unfallhäufigkeit vorliegt.

Die oberflächliche und wissenschaftlich nicht belastbare Behandlung der Unfallhäufigkeit im Planfeststellungsbeschluss basiert auf der gleichartigen Abhandlung der Problematik im Erörterungstermin (vgl. dazu Planunterlage Nr. 61: Protokoll über den Erörterungstermin vom 21.11.2002 - 29.11.2002, S. 509-513). Auf präzise Nachfragen, wie sich die Behauptung des Landesbetriebs konkretisieren lasse, dass die

„überdurchschnittliche Unfallhäufung ... auf die hohe Verkehrsdichte und den sehr schlechten baulichen Zustand zurückzuführen“

sei, blieb der Landesbetrieb jede konkrete Antwort schuldig und verwies die Planfeststellungsbehörde und gegebenenfalls später das Gericht für eine detailliertere Klärung auf die zuständige Bezirksregierung Arnberg, Dezernat 53 (s. Protokoll S. 511 unten). Der Planfeststellungsbeschluss verhält sich nun nicht etwa ausführlicher und genauer als die Planersteller im vorbereitenden Verfahren zu diesem Problemkreis, sondern kürzer und allgemeiner - ganz offensichtlich soll die Tatsachenfeststellung zu diesem Belang und die Überprüfung von dessen Gewicht in der Abwägung dem Gericht überantwortet werden - und ganz entsprechend dem Verweis des Landesbetriebs. Dieses Vorgehen ist rechtswidrig; es vermeidet genuine Planungsarbeit in der Hoffnung, daß die Verwaltungsgerichtsbarkeit dies übersieht oder großzügig als unerheblich wertet. Die verkehrliche Situation und - zwangsläufig - ihre saubere Ermittlung gehört aber zu den grundlegenden Ausgangsüberlegungen einer jeden Bundesfernstraßenplanung. Daran fehlt es vorliegend in deutlich sichtbarer und vom Antragsgegner bewußt hingenommener Weise.

Wie wenig aussagekräftig die Behauptungen des Planfeststellungsbeschlusses sind, dass mit einem sechsstreifigen Ausbau der A 40 sich die Unfallhäufigkeit deutlich verringern lasse, erhellt aus folgenden Überlegungen:

- Vergleich der mittleren Unfallraten NRW-Autobahnen und Planabschnitt für die Kategorien 1-4 (Personenschäden und schwere Sachschäden):

Bei der Erörterung derselben Problematik zum östlich angrenzenden Planabschnitt A 40-Stahlhausen/Westkreuz im Mai 2006 wurde seitens des Landesbetriebs damit argumentiert, dass die vorgenannten Unfallraten im Planabschnitt deutlich höher lägen als im NRW-Durchschnitt

(vgl. dazu die **Anlage 8**: Niederschrift der Bezirksregierung Arnberg, Dezernat 53, Az.: 53.3.10.2-03/02, S. 28). Diese Aussage lässt sich in der Zeitreihe der Jahre 2000 - 2004 (wie vom Landesbetrieb dargestellt) nur für drei von fünf Jahren belegen und ist darüber hinaus nicht sehr aussagekräftig: Zum einen sind die absoluten Unfallzahlen in den Kategorien 1 - 4 relativ niedrig, so dass darauf bezogene Verhältniswerte wie die Unfallrate ein verzerrtes Bild ergeben. Zum anderen ist es keineswegs so, dass die Unfälle der Kategorien 1 - 4 im Planabschnitt wesentlich auf die hohe Verkehrsdichte zurückzuführen sind. Eine genauere Analyse der Unfalldaten zeigt vielmehr, dass ein sehr hoher Anteil dieser schweren Unfälle zu Tageszeiten (in den Nacht- und Tagesrand-

stunden) und an Wochentagen (Wochenende) erfolgt, in denen die Verkehrsdichte nicht ursächlich sein kann.

- Hoher Anteil von Bagatellunfällen

Tatsächlich gehört der weitaus größte Teil der Unfälle (etwa 90%) zur Kategorie 5: sogenannte Bagatellunfälle mit leichten Sachschäden; davon ist wiederum ein hoher Anteil mit Stausituationen verbunden. Die Erwartung, diese Bagatellunfälle nennenswert durch den sechsstreifigen Ausbau verringern zu können, setzt voraus, dass sich die Stausituation durch den Ausbau in relevanter Weise vermindern wird. Dies wird aber aus Gründen, die oben unter Nr. 15 schon dargestellt wurden, gerade nicht der Fall sein. Der Auslastungsgrad der planmäßig ausgebauten A 40 wird hoch bis sehr hoch und sogar überlastet sein. So ist auch hier mit zahlreichen Bagatellunfällen zu rechnen.

### **3. Zu Nummer 17 Ziffer 3 (Induzierter Verkehr wird nicht berücksichtigt):**

Der bisherigen Argumentation zu diesem Bereich sind einige Ausführungen zur Definition "induzierter Verkehr" hinzuzufügen beziehungsweise vorzuschicken:

Bei der Erörterung zum östlich angrenzenden Planabschnitt zur A 40 -Stahlhausen/Westkreuz wurde seitens des IVV-Gutachters unter Berufung auf das „Steinbeis-Gutachten“ argumentiert, dass die unterschiedlichen Annahmen über die Höhe des induzierten Verkehrs auf unterschiedlichen Definitionen desselben beruhen könnten (vgl. **Anlage 8** S. 27 f.). Demgegenüber ist festzuhalten, dass selbst bei Zugrundelegung der Definition im Steinbeis-Gutachten von einer einvernehmlichen Definition des induzierten Verkehrs auch mit den Studien ausgegangen werden kann, die zu einer wesentlich höheren Veranschlagung dieses Verkehrs kommen als der IVV-Gutachter.

Das Steinbeis-Gutachten definiert folgendermaßen:

„Unter positiv induziertem Verkehr wird im Folgenden zusätzlicher Verkehr verstanden, der ausschließlich auf verkehrliche Infrastrukturmaßnahmen im Verkehrsnetz zurückzuführen ist und ohne diese Maßnahme nicht entstanden wäre.“

Dieser Verkehr entstehe durch zusätzliche Fahrten zu neuen Zielen, häufigere Fahrten zu alten Zielen, Veränderung der Zielwahl und Veränderungen der Standortwahl; vorwiegend zeige sich der positiv induzierte Verkehr daher in Fahrten zu entlegeneren Zielen und/oder entfernteren Standorten (S. 8). Weiter heißt es zur Definition: Sind Änderungen des „umgelenkten Verkehrs“ (Veränderungen der Routenwahl) und des „verlagerten Verkehrs“ (Veränderungen des Modal-Splits) mit einer Veränderung der Verkehrsleistung verbunden,

„müssen auch diese definitionsgemäß dem induzierten Verkehr zugeordnet werden.“



In der Anmerkung zu diesem Satz werden Verkehrsleistungsänderungen, die auf eine Umverteilung des Modal-Splits zurückzuführen sind, ausdrücklich

„ebenfalls als induziert betrachtet“ (S. 9).

Die IVV-Verkehrsgutachten beziehen in ihre Prognoseuntersuchungen zwar Veränderungen der Routenwahl ein, rechnen aber ausdrücklich

„Einwirkungen auf die Nachfrage hinsichtlich Verkehrsmittel- und Zielwahl“

nicht mit ein, da hierdurch keine

„wesentliche[n] Nachfrageveränderungen ausgelöst“ würden (IVV-Gutachten 1996, S. 21).

In den Einwendungen ist bereits mehrfach darauf hingewiesen worden, daß der ausbaubedingte induzierte Verkehr (zu unterscheiden von dem durch Routenänderungen "umgelenkten Verkehr") nicht berücksichtigt worden ist. Zur Untermauerung wurde dabei unter anderem auf die Kurzstudie des Wuppertaler Instituts für Klima, Umwelt, Energie hingewiesen, die bereits in der Antragschrift vom 24. April 2006 in Ziffer 3.1 von Nummer 17 angesprochen worden ist. Auch an dieser Stelle wird noch einmal hierauf verwiesen.

#### **4. Zu Nummer 17 Ziffer 5**

In dieser Ziffer hatten die Antragsteller vorgetragen, daß als Berechnungsgrundlage für den Emissionsschutz die technische Kapazität heranzuziehen ist. Dabei ist ergänzend darauf hinzuweisen, daß die Bestimmung der technischen Kapazität umstritten ist (vgl. dazu den obenstehenden Vortrag zu Nummer 15). Die Ausführungen zu diesem Abschnitt gelten für den Fall, daß die fachlich bestimmte Kapazität so bemessen wird, daß sie höher als die Prognose-Verkehrsmenge liegt; so kann es bei weiterer Verkehrszunahme - wie sie von den Antragstellern erwartet wird - zu einer noch höheren Kapazitätsauslastung und damit Immissionsbelastung kommen.

#### **5. Zu Nummer 44**

Zur Problematik des von den Planungsbehörden beziehungsweise von den von ihnen herangezogenen Gutachten verwendeten ungeeigneten Ausbreitungsmodells - eines sogenannten Gauß-Modells - wurde bereits vorgetragen. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, daß der Gutachter Lohmeyer selbst der Auffassung ist, daß das Modell, an daß er sich in seinem Gutachten zumindest anlehnt, ungeeignet ist:

Er bezeichnet nämlich selbst die Verwendung von PROKAS\_B als (nur) geeignet für die Stufe I seines Vorgehens-Vorschlags („Anfangsstadium Linienbestimmungsverfahren“; siehe Ingo Düring [Ingenieurbüro Lohmeyer]: Hotspots - ein neues Problem in Planfeststellungsverfahren und bei der strategischen Umweltprüfung?, Vortragspräsentation beim Seminar „Feinstaub

in der Stadt“ des Deutschen Instituts für Urbanistik, 8. - 10. Mai 2006, Berlin 2006, S. 5, 13, 21). Bereits für die Stufe II („Linienbestimmung“) schlägt er die Verwendung eines mikroskaligen prognostischen Modells vor (a.a.O., S. 21).

Auch unter Berücksichtigung der Struktur des Untersuchungsgebietes („topographisch gegliedert, differenzierte Landnutzung, relevante Bebauung“, a.a.O., S. 13) kommt PROKAS\_B als Ausbreitungsmodell nicht in Frage.

Hier wird also (erneut) bestätigt, daß die Ermittlung des Abwägungsmaterials mit unzulässigen und unzureichenden Methoden erfolgt ist, so daß die darauf basierende Abwägung selbst zwangsläufig ohne Aussagekraft ist.

Weitere Folge der Wahl eines ungeeigneten Berechnungsmodells sind Ergebnisse, die einer fachkundigen Überprüfung nicht standhalten.

Mit der Vorlage der Studie „Ermittlung der Immissionsbelastung von Chrom und Nickel in Bochum Stahlhausen durch Ausbreitungsrechnung, Ermittlung der Belastungssituation im Umfeld der Fa. TKN und der A 40, Essen, April 2006“ (LUA 2006) eröffnet das Landesumweltamt die Möglichkeit, die von der Beklagten vorgelegten Prognoseergebnisse zu überprüfen.

LUA 2006 ist im Zusammenhang mit dem in Aufstellung befindlichen, auf die Verminderung von PM10 gerichteten Aktionsplan „Bochum-Stahlhausen“ und gleichzeitig als Arbeitsgrundlage für die ebenfalls laufende umweltmedizinische Wirkungsuntersuchung an Schulkindern (Teiluntersuchung Bochum) erstellt worden. Räumlich deckt die Studie den größten Teil und die sensibelsten Bereiche des Planfeststellungsbereiches ab.

Auch wenn auf Grund der unterschiedlichen Fragestellungen der beiden Studien manche Einschränkungen hinsichtlich der Vergleichbarkeit der Ergebnisse der Ausbreitungsrechnungen zu machen sind, kann LUA 2006 den Platz der in Lohmeyer 2003 und Lohmeyer 2004 fehlenden klassischen Nullfall-Berechnung einnehmen. Die Studie berechnet unter Verwendung

der Emissionsdaten der Fa. Thyssen-Krupp-Nirosta (TKN) und des Straßenverkehrs die Immissionssituation des betrachteten Raums bezogen auf das Jahr 2004, und zwar unter Anwendung des Lagrange'schen Ausbreitungsmodells LASAT, das

„eine Implementierung der Richtlinie VDI 3945 Blatt 3“

ist,

„auf der auch das neue Ausbreitungsmodell der TA Luft-Novelle - AUSTAL 2000 - beruht“ (LUA 2006, S. 3).

Die errechneten Werte für die Komponenten PM10 und NO2 werden den Prognosewerten von Lohmeyer 2004 (Prognose-Nullfall 2010, S. 21) gegenübergestellt (vgl. **Anlage 9**). Der Vergleich mit den Werten des Prognose-Nullfalls 2010 erfolgt, weil hier, ebenso wie in LUA 2006, von vier

Fahstreifen ausgegangen wird. Lohmeyer 2004 unterstellt allerdings für den von ihm definierten Prognose-Nullfall 2010 die gleichen Verkehrsbelegungsdaten wie für den Prognose-Planfall 2010. Die für einen klassischen Nullfall (Ist-Zustand) zu verwendenden Verkehrsbelegungsdaten liegen jedoch 20-25% unter denen des Prognose-Planfalls; ihre Verwendung durch Lohmeyer hätte zu entsprechend geringeren Prognosewerten geführt.

Die in LUA 2006 enthaltene Darstellung der PM10-Immissionsbelastung (LUA 2006, S. 9) ist durch eine zu grobe Skalierung im Bereich zwischen  $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und  $39 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , eine fehlende Skalierung für den Bereich  $>40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und durch eine zu undifferenzierte Farbgebung gekennzeichnet. Deshalb wird auf einen direkten Vergleich mit den entsprechenden Werten und Darstellungen von Lohmeyer 2003 verzichtet. Lohmeyer 2004 enthält keine graphische Aufbereitung der Prognoseergebnisse.

Trotz dieser einschränkenden Bemerkungen drängt sich bei der Betrachtung der LUA-Darstellung, insbesondere des nachgeordneten Straßennetzes, der Eindruck auf, dass insgesamt höhere Belastungen als bei Lohmeyer 2004 berechnet werden.

Die in LUA 2006 enthaltene Darstellung der NO<sub>2</sub>-Immissionsbelastung (LUA 2006, S. 12) zeigt im Bereich empfindlicher Nutzungen Belastungsspitzen bis zu  $95 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Beim Vergleich der Werte der in Lohmeyer 2004 (S. 21) genannten Aufpunkte mit den entsprechenden Daten aus LUA 2006 (vgl. **Anlage 9**) ergeben sich bei zurückhaltend ausgelesenen Werten zwischen  $55 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und  $85 \mu\text{g}/\text{m}^3$  Differenzen zu Lohmeyer 2004 von bis zu  $37 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Es ist offensichtlich, dass Belastungen dieser Größenordnung nicht mit Mitteln der Luftreinhalteplanung unter Wahrung der Funktion des Vorhabens beherrschbar sind, zumal eine Trendumkehr für die von Lohmeyer 2004 betrachtete Zeitreihe (und darüber hinaus, vgl. den Vortrag unter Nr. 47) nicht erkennbar ist.

Dies belegt unter anderem die Studie „Maßnahmen der Landeshauptstadt Stuttgart zur möglichen Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte, Karlsruhe, April 2006“ (Lohmeyer 2006), in der das Ingenieurbüro Lohmeyer im Auftrag der Stadt Stuttgart Minderungspotentiale definierter verkehrlicher Maßnahmen berechnet.

Im einzelnen sind dies:

„Maßnahme I): Ganzjähriges Fahrverbot im Stadtgebiet von Stuttgart ab dem 01.07.2007 für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppe 1 bis 2 nach der Kennzeichnungsverordnung

Maßnahme II): Ganzjähriges Fahrverbot im Stadtgebiet von Stuttgart ab dem 01.07.2007 für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppe 1 bis 3 nach der Kennzeichnungsverordnung

Maßnahme III): Ganzjähriges Fahrverbot im Stadtgebiet von Stuttgart ab dem 01.07.2007 für Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppe 1 bis 3 nach der Kennzeichnungsverordnung und zusätzlich für Ottomotoren schlechter als EURO 4

Maßnahme IV): Immissionsabhängiges Fahrverbot für alle Kfz im Talkessel von Stuttgart basierend auf PM10-Tagesmittelwerten

Maßnahme V): Immissionsabhängiges Fahrverbot für ausgewählte Fahrzeuggruppen im Talkessel von Stuttgart basierend auf PM10-Tagesmittelwerten

Maßnahme VI): Reduzierung mehrspuriger Fahrtrichtungsfahrbahnen um jeweils eine Fahrbahn

Maßnahme VII): Auswirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßennetz im Talkessel von Stuttgart

Maßnahme VIII): Bauliche Änderungen an den hochbelasteten Straßenabschnitten zur Verringerung der Anzahl der Betroffenen

Für die wirkungsseitigen Abschätzungen der Reduktionen der Emissionen wird das Jahr 2007 betrachtet. Daraus lassen sich entsprechend der überschlägigen Berechnungen folgend beschriebene Einschätzungen ableiten.

Mit der Maßnahme I können Minderungen der PM10-Emissionen und NOx-Emissionen auf den Hauptverkehrsstraßen im Talkessel von Stuttgart unter 10% erwartet werden. ( ... )

Mit der Maßnahme II werden Minderungen der PM10-Emissionen auf den Hauptverkehrsstraßen im Talkessel von Stuttgart bis 20%, vereinzelt auch leicht über 20% und der NOx-Emissionen bis 30% abgeschätzt. ( ... )

Mit der theoretischen Maßnahme III, die nicht komplett durch die Kennzeichnungsverordnung abgedeckt ist, werden Minderungen der PM10-Emissionen auf den Hauptverkehrsstraßen im Talkessel von Stuttgart bis 30% und der NOx-Emissionen bis 50% abgeschätzt. ( ... )

Für die Maßnahme IV mit immissionsabhängigen Sperrungen des Gesamtverkehrs wird angesetzt, dass an Tagen mit Sperrungen 70% des Verkehrs und der Emissionen auf den Hauptverkehrsstraßen im Talkessel von Stuttgart entfallen. (...) Die mittlere, jahresbezogene Minderung der verkehrsbedingten PM10- und NOx-Beiträge beträgt gegenüber dem Referenzzustand bei dieser Vorgehensweise ca. 6%.

Für die Maßnahme V wurden die emissionsseitigen Auswirkungen für zwei Varianten betrachtet. Bei Sperrungen für alle Fahrzeuge, die dem LKW-Verkehr zuzurechnen sind, ergeben sich mit Berücksichtigung von Ausnahmegenehmigungen für innerstädtische Hauptverkehrsstraßen im Talkessel von Stuttgart Verringerungen der Emissionen gegenüber Tagen ohne Sperrung für PM10 bis 20%, vereinzelt bis 30% und für NO<sub>x</sub> bis 40%. Bei Sperrungen für alle Fahrzeuge, die nicht dem LKW-Verkehr zuzurechnen sind, ergeben sich für innerstädtische Hauptverkehrsstraßen im Talkessel von Stuttgart Verringerungen der Emissionen gegenüber Tagen ohne Sperrung für PM10 und NO<sub>x</sub> bis 60%. Damit werden die Emissionen mit Maßnahme V gegenüber Maßnahme IV weniger intensiv verringert.

Die Maßnahme VI, Reduzierung mehrspuriger Fahrtrichtungsfahrbahnen um jeweils eine Fahrbahn, wird hinsichtlich der mindernden Wirkung auf die Luftschadstoffbelastungen für den Bereich des Talkessels von Stuttgart als nicht nennenswert und eher mit kontraproduktiven Auswirkungen eingestuft.

Die Maßnahme VII, Auswirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßennetz im Talkessel von Stuttgart, wird hinsichtlich der mindernden Wirkung auf die Luftschadstoffbelastungen für den Bereich des Talkessels von Stuttgart als gering und eher mit kontraproduktiven Auswirkungen eingestuft.

Die Maßnahme VIII, bauliche Änderungen an den hochbelasteten Straßenabschnitten zur Verringerung der Anzahl der Betroffenen, kann in Teilbereichen durch aufwändige Änderungen, wie Tunnelstrecken oder Zwangsbelüftungen gewerblich genutzter Räume über straßenabgewandte Gebäudeseiten, zu Vermeidungen von Konflikten führen“ (Lohmeyer 2006, S. 3 ff).

Grob zusammenfassend kann gesagt werden, dass mit der Durchführung der beschriebenen Maßnahmen emissionsseitig ein Minderungspotential für PM10 und NO<sub>2</sub> zwischen 6% und 60% besteht. Immissionsseitig fallen die Minderungsraten naturgemäß geringer aus. Zahlen dazu nennt Lohmeyer 2006 nicht.

Es kann jedoch festgehalten werden, dass auch die Durchführung radikaler Maßnahmen nicht zwingend zur Einhaltung der Grenzwerte führt

## 6. Zu Nummer 47

Im bisherigen Vortrag dieses Abschnitts wurde ohne weitere Begründung erklärt, dass auch für NO2 zu niedrige Vorbelastungswerte angesetzt worden sind und demnach die im Gutachten genannten Prognosewerte nicht stimmen können. Zum Beleg wurde auf nachzureichende Anlagen verwiesen. Insoweit ist - zusätzlich zur Vorlage der Anlagen - Folgendes nachzutragen:

**Anlage 5** zeigt, dass die vorgebliche Minderungswirkung der Lärmschutzanlagen überschätzt wird.

**Anlage 6** weist nach, dass der Ansatz von Reduktionsfaktoren zur Ermittlung der Vorbelastung im Prognosejahr der tatsächlichen Immissionsentwicklung widerspricht.

Dies gilt nicht nur bei der Betrachtung der vom Gutachter herangezogenen Stationen, deren Auswahl von Einwanderseite stets auch deshalb gerügt worden ist, weil die Auswahlkriterien nicht offengelegt worden sind und unter anderem deshalb stets der Verdacht einer ergebnisorientierten Vorgehensweise bestand.

Folgt man gleichwohl, trotz erheblicher rechtlicher Bedenken im Hinblick auf die Festlegung eines einheitlichen Vorbelastungswertes für das Untersuchungsgebiet (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 23.02.2005 - 4 A 5.04), dieser Vorgehensweise, wird man durch die Berücksichtigung **aller** Messstellen des Ruhrgebiets über die zur Verfügung stehenden Zeitreihen die Betrachtung auf eine breitere Basis stellen müssen. Hierdurch wird der Planfeststellungsbereich in die Gesamtsituation des Ruhrgebiets eingeordnet und so der Gefahr begegnet, bewusst oder unbewusst den Einfluss lokaler oder zeitlicher Besonderheiten zu überzeichnen.

Das Untersuchungsgebiet liegt im Kernbereich des Ballungsgebiets. Seine höchstbelasteten Punkte werden durch ihre Nähe zur A 40 und zur Stahlindustrie beeinflusst. Wie LUA (2006) zeigt, weisen insbesondere die Wohngrundstücke der Antragsteller zu 3 und 4 durchaus Charakteristika einer Hotspot-Situation auf. Sie unterliegen nach der Systematik des LUA Immissionen, die sich aus der regionalen Hintergrundbelastung einschließlich der städtischen Zusatzbelastung (im Folgenden als H bezeichnet), den Verkehrsbelastungen (im Folgenden als V bezeichnet) und den industriellen Belastungen (im Folgenden als I bezeichnet), zusammensetzen.

Für die Bezugsjahre 2000 - 2005 liegen Messergebnisse für NO2 der folgenden Messstellen des Ruhrgebiets vor:

	Messstelle		JM	JM	JM	JM	JM	JM
NO2			200	200	200	200	200	200
			0	1	2	3	4	5
BOTT	Bottrop-Welheim	I	33	33	33	35	33	32
BUC	Duisburg-Buchholz	H	30	31	32			

H								
DMD 2	Dortmund-Eving	H	31	29	29	33	35	34
DUB R	Duisburg- Bruckhausen	I	38	40	40	45	40	41
EVOG	Essen-Vogelheim	I	33	34	34	38	31	33
GELS	Gelsenkirchen-Bis- marck	H	32	33	33	37	34	32
HATT	Hattingen	H	24	26	25	27	25	24
HERN	Herne	H	30	30	29			
WITT	Witten	V	27	27	28			
HOER	Dortmund-Hörde	H	30	31	29	33	31	30
LISE	Essen Schuir	H	32	33	32	34	35	33
MEID	Duisburg-Meiderich	I	34	34	34	38	35	33
STYR	Mülheim-Styrum	H	35	36	35	38	34	33
VDO M	Dortmund Brackeler Str.	V					63	60
VDO R	Dortmund Steinstr.	V			40	46	47	47
VDUI	Duisburg Kard.-Gal. Str.	V				47	43	44
VEAE	Essen Gladbecker Str.	V					50	51
VEFD	Essen Hombrucher Str.	V					59	56
VESN	Essen-Ost Steeler Str.	V	42	43	43	47	46	44
WAL S	Duisburg-Walsum	I	33	31	31	33	30	30
	<b>Ruhrgebiet</b>		<b>32</b>	<b>33</b>	<b>33</b>	<b>38</b>	<b>39</b>	<b>39</b>

Tabelle 1: NO<sub>2</sub>-Belastung (Jahresmittelwert) in µg/m<sup>3</sup>

Aggregiert man die Werte zu Gruppen, ergibt sich folgendes Bild:

<b>Gruppe</b>	<b>200 0</b>	<b>200 1</b>	<b>200 2</b>	<b>200 3</b>	<b>200 4</b>	<b>200 5</b>
<u>Ruhrgebiet</u> (alle Messstellen)	32	33	33	38	39	39
<u>Verkehr (V) ohne VDOM, VEAE, VEFD</u> (WIT2, VDOR, VDUI, VESN)	35	35	37	47	45	45
<u>Verkehr gesamt</u> (WIT2, VDOM, VDOR, VDUI, VESN, VEAE, VEFD)	35	35	37	47	51	50
<u>Industrie (I)</u> BOTT, DUBR, EVOG, MEID, WALS)	34	34	34	38	34	34
<u>Hintergrund (H)</u> (BUCH, DMD2, GELS, HATT,	31	31	31	34	32	31

HERN, HOER, LISE)						
<u>Lohmeyer</u> (GELS, HATT, HERN, WITT, VESN)	31	32	32	37	35	33
<u>UG (H + Δ V + Δ I)</u>	39	38	41	51	47	48

Tabelle 2: Nach Gruppen aggregierte NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte in µg/m<sup>3</sup>

Es bedeutet:

Ruhrgebiet:

alle Messstellen werden berücksichtigt

Verkehr (V) ohne VDOM, VEAE, VEFD:

Der Verkehrsbereich ist durch die Besonderheit geprägt, dass seit 2004 die Messstellen VDOM, VEAE und VEFD in Betrieb sind. Da diese Messstellen sogenannte Hotspot-Messstellen sind, die die Zeitreihe stark beeinflussen, sind sie aus Gründen der methodischen Korrektheit in dieser Gruppe nicht berücksichtigt. Ihre Ergebnisse fließen auch nicht in die Berechnung der Werte der Gruppe „UG (H + Δ V + Δ I)“ ein.

Verkehr gesamt:

alle Verkehrs-Messstellen werden berücksichtigt

Industrie (I):

alle Industrie-Messstellen werden berücksichtigt

Hintergrund (H):

alle Hintergrund-Messstellen werden berücksichtigt

Lohmeyer:

Es werden alle Messstellen berücksichtigt, die das Luftschadstoffgutachten zur Ableitung des Vorbelastungswertes heranzieht.

UG (H + Δ V + Δ I):

Die Gesamtbelastung des Untersuchungsgebietes (UG) wird nach der vom LUA bei der Aufstellung von Luftreinhalte- und Aktionsplänen benutzten Formel Gesamtbelastung  $G = H + \Delta I + \Delta V$  errechnet.

Die **Anlagen 10 bis 12** zeigen die aggregierten Jahresmittelwerte der Gruppen für den jeweils genannten Zeitschnitt und den sich daraus ergebenden linearen Trend der Gruppen „Lohmeyer“ und „UG“ sowie den für 2010 von Lohmeyer 2004 prognostizierten Vorbelastungswert.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Gutachtens (Oktober 2004) hätte für die Gruppe „Lohmeyer“ ein deutlich ansteigender Trend ( $y=1,8x+28,4$ ) festgestellt werden können (vgl. **Anlage 11**), wenn die vorliegenden Messwerte für 2003 berücksichtigt worden wären. Bei der Betrachtung der berücksichtigten Messwerte (vgl. **Anlage 10**) zeigt sich lediglich ein sehr schwach ausgeprägter positiver Trendverlauf ( $y=0,3x+30,9$ ), der den prognostizierten Vorbelastungswert bei Berücksichtigung des Reduktionsfaktors als gerechtfertigt erscheinen lassen könnte.

Lohmeyer 2004 gibt keine Begründung für das Weglassen der Messwerte für 2003; sie findet sich jedoch im Gutachten, das von Lohmeyer im Juli



2004 für den benachbarten Planfeststellungsabschnitt „A 44 Querspange“ erstellt worden ist und das die Messwerte für 2003 ebenfalls nicht berücksichtigt:

„Aus den verfügbaren Messdaten im Untersuchungsgebiet bzw. den nächstgelegenen Stationen werden die Vorbelastungswerte (...) abgeleitet. Dabei wird berücksichtigt, dass (...) für das Jahr 2003 (...) ungünstige Ausbreitungsverhältnisse vorherrschten.“

Eine solche Vorgehensweise ist nicht nur ein schwerer methodischer Fehler bei der Erstellung wissenschaftlicher Gutachten, sie ist auch geeignet, den oben geäußerten Verdacht auf ergebnisorientierte Arbeitsweise zu nähren.

**Anlage 12** beschreibt die Situation unter Berücksichtigung der aktuellsten validierten Werte und erfasst so den Zeitraum 2001 bis 2005. In diesem Zeitraum steigt der Trend der Gruppe „Lohmeyer“ nach der Formel  $y=0,8x+30,6$ , der der Gruppe „UG“ nach der Formel  $y=2,3x+35,8$ . Es kann nicht vorausgesagt werden, wie sich der Trend in Zukunft entwickeln wird, aber selbst wenn in den Jahren 2007 bis 2010 keine weiteren Steigerungen eintreten sollten, kann abgelesen werden, dass, bei Beibehaltung der genannten rechtlichen Bedenken gegenüber der Vorgehensweise, ein Vorbelastungswert  $>50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  angesetzt werden müsste, was durch LUA 2006 eindrucksvoll bestätigt wird.

Der Antragsgegner hätte in Kenntnis der Werte für 2004 zu keinem anderen Schluss kommen können. Er hätte erkennen müssen, das allein auf Grund eines wesentlich höher anzusetzenden Prognosewerts für die Vorbelastung die Immissionsprognose insgesamt fehlgeschlagen ist.

Damit fehlt eine wesentliche Grundlage für die vorzunehmende Abwägung. Der Plan hätte nicht, jedenfalls nicht so wie geschehen festgestellt werden dürfen.

Ein Blick auf die bisher vorliegenden Ergebnisse des Jahres 2006 (Januar - Mai) bestätigt das bisher Gesagte (vgl. **Anlage 13**).

Auch wenn es sich bei den Werten für 2006 um nicht endgültig validierte Ergebnisse handelt, kann erwartet werden, dass sich auch 2006 keine Anzeichen für eine Trendumkehr ergeben werden.

## 7. Zu Nummer 48

Zu Nummer 48, die sich mit der PM10-Vorbelastung beschäftigt, war bereits eine Anlage angekündigt worden, die nunmehr vorgelegt wird (**Anlage 7**). Sie weist nach, dass der Ansatz von Reduktionsfaktoren zur Ermittlung der Vorbelastung im Prognosejahr der tatsächlichen Immissionsentwicklung widerspricht.

Unter teilweiser Wiederholung der Argumentation zu Nummer 47 - zur besseren Lesbarkeit im Zusammenhang - gilt im Übrigen zusätzlich Folgendes:

Der diesseits behauptete Widerspruch gilt nicht nur bei der Betrachtung der vom Gutachter herangezogenen Stationen, deren Auswahl von Einwenderseite unter anderem durchgehend auch deshalb gerügt worden ist, weil die Auswahlkriterien nicht offengelegt worden sind und deshalb stets der Verdacht einer ergebnisorientierten Vorgehensweise bestand.

Folgt man gleichwohl, trotz erheblicher rechtlicher Bedenken im Hinblick auf die Festlegung eines einheitlichen Vorbelastungswertes für das Untersuchungsgebiet (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 23.02.2005 - 4 A 5.04), dieser Vorgehensweise, wird man durch die Berücksichtigung **aller** Messstellen des Ruhrgebiets über die zur Verfügung stehenden Zeitreihen die Betrachtung auf eine breitere Basis stellen müssen. Hierdurch wird der Planfeststellungsbereich in die Gesamtsituation des Ruhrgebiets eingeordnet und so der Gefahr begegnet, bewusst oder unbewusst den Einfluss lokaler oder zeitlicher Besonderheiten zu überzeichnen.

Das Untersuchungsgebiet liegt im Kernbereich des Ballungsgebiets. Seine höchstbelasteten Punkte werden durch ihre Nähe zur A 40 und zu Stahlindustriebetrieben beeinflusst. Sie unterliegen nach der Systematik des LUA Immissionen, die sich aus der regionalen Hintergrundbelastung einschließlich der städtischen Zusatzbelastung (im Folgenden als H bezeichnet), den Verkehrsbelastungen (im Folgenden als V bezeichnet) und den industriellen Belastungen (im Folgenden als I bezeichnet) zusammensetzen.

Für die Bezugsjahre 2001 - 2005 liegen Messergebnisse für PM10 der folgenden Messstellen des Ruhrgebiets vor:

	Messstelle		JM	JM	JM	JM	JM
			2001	2002	2003	2004	2005
BOST	Bochum Stahlhausen	I		29	32	32	29
BOTT	Bottrop-Welheim	I	28	32	34	31	30
BUCH	Duisburg-Buchholz	H	26	26		26	25
DMD2	Dortmund-Eving	H	27	29	31	27	27
DUBR	Duisburg-Bruckhausen	I	38	46	42	37	40
EVOG	Essen-Vogelheim	I	33	33	35	29	28
GELS	Gelsenkirchen-Bismarck	H	26	29	33	28	27
HATT	Hattingen	H	22	20		22	23
HERN	Herne	H	26	28			
WITT	Witten	V	21	26			
HOER	Dortmund-Hörde	H	27	27	28	26	24
LISE	Essen Schuir	H	19	24	26	23	24
MEID	Duisburg-Meiderich	I	27	30	33	31	30
STYR	Mülheim-Styrum	H	23	26	29	27	27
VDOM	Dortmund Brackeler Str.	V				42	40
VDOR	Dortmund Steinstr.	V		24	32	32	32
VDUI	Duisburg Kard.-Gal. Str.	V			35	32	32
VEAE	Essen Gladbecker Str.	V				37	36

VEFD	Essen Hombrucher Str.	V				35	34
VESN	Essen-Ost Steeler Str.	V	26	30	31	29	29
WALS	Duisburg-Walsum	I	33	31	31	30	29
	<b>Ruhrgebiet</b>		<b>27</b>	<b>29</b>	<b>32</b>	<b>29</b>	<b>30</b>

Tabelle 1: PM10-Belastung (Jahresmittelwert) in  $\mu\text{g} / \text{m}^3$

Aggregiert man die Werte zu Gruppen, ergibt sich folgendes Bild:

	2001	2002	2003	2004	2005
<u>Ruhrgebiet</u> (alle Messstellen)	27	29	32	29	30
<u>Verkehr (V) ohne VDOM, VEAE, VEFD</u> (WITT, VDOR, VDUI, VESN)	24	27	33	31	31
<u>Verkehr gesamt</u> (WIT2, VDOM, VDOR, VDUI, VESN, VEAE, VEFD)	24	27	33	35	34
<u>Industrie (I)</u> (BOST, BOTT, DUBR, EVOG, MEID, WALS)	32	34	35	32	30
<u>Hintergrund (H)</u> (BUCH, DMD2, GELS, HATT, HERN, HOER, LISE)	25	26	29	26	25
<u>Lohmeyer</u> (GELS, HATT, HERN, WITT, VESN)	24	27	32	28	27
<u>UG (H + <math>\Delta</math> V + <math>\Delta</math> I)</u>	32	34	38	37	36

Tabelle 2: Nach Gruppen aggregierte PM10-Jahresmittelwerte in  $\mu\text{g} / \text{m}^3$

Es bedeutet:

Ruhrgebiet:

alle Messstellen werden berücksichtigt

Verkehr (V) ohne VDOM, VEAE, VEFD:

Der Verkehrsbereich ist durch die Besonderheit geprägt, dass seit 2004 die Messstellen VDOM, VEAE und VEFD in Betrieb sind. Da diese Messstellen sogenannte Hotspot-Messstellen sind, die die Zeitreihe stark beeinflussen, sind sie aus Gründen der methodischen Korrektheit in dieser Gruppe nicht berücksichtigt. Ihre Ergebnisse fließen auch nicht in die Berechnung der Werte der Gruppe „UG (H +  $\Delta$  V +  $\Delta$  I)“ ein.

Verkehr gesamt:

alle Verkehrs-Messstellen werden berücksichtigt

Industrie (I):

alle Industrie-Messstellen werden berücksichtigt

Hintergrund (H):

alle Hintergrund-Messstellen werden berücksichtigt

Lohmeyer:

Es werden alle Messstellen berücksichtigt, die das Luftschadstoffgutachten zur Ableitung des Vorbelastungswertes heranzieht.

UG (H +  $\Delta$  V +  $\Delta$  I):

Die Gesamtbelastung des Untersuchungsgebietes (UG) wird nach der vom LUA bei der Aufstellung von Luftreinhalte- und Aktionsplänen benutzten Formel Gesamtbelastung  $G = H + \Delta I + \Delta V$  errechnet.

Die **Anlagen 15 bis 17** zeigen die aggregierten Jahresmittelwerte der Gruppen für den jeweils genannten Zeitschnitt und den sich daraus ergebenden

linearen Trend der Gruppen „Lohmeyer“ und „UG“ sowie den für 2010 von Lohmeyer 2004 prognostizierten Vorbelastungswert.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Gutachtens (Oktober 2004) hätte für die Gruppe „Lohmeyer“ ein deutlich stärker ansteigender Trend ( $y = 3,9x + 19,9$ ) festgestellt werden können (vgl. **Anlagen 15 und 16**) als bei Betrachtung des Zeitraums 2001 bis 2002 ( $y = 2,8x + 21,4$ ), wenn die vorliegenden Messwerte für 2003 berücksichtigt worden wären.

Lohmeyer 2004 gibt keine Begründung für das Weglassen der Messwerte für 2003; sie findet sich jedoch im Gutachten, das von Lohmeyer im Juli 2004 für den benachbarten Planfeststellungsabschnitt „A 44 Querspange“ erstellt worden ist und das die Messwerte für 2003 ebenfalls nicht berücksichtigt:

„Aus den verfügbaren Messdaten im Untersuchungsgebiet bzw. den nächstgelegenen Stationen werden die Vorbelastungswerte ( ... ) abgeleitet. Dabei wird berücksichtigt, dass ( ... ) für das Jahr 2003 ( ... ) ungünstige Ausbreitungsverhältnisse vorherrschten.“

Eine solche Vorgehensweise ist nicht nur ein schwerer methodischer Fehler bei der Erstellung wissenschaftlicher Gutachten, sie ist auch geeignet, den oben geäußerten Verdacht auf ergebnisorientierte Arbeitsweise zu nähren.

**Anlage 17** beschreibt die Situation unter Berücksichtigung der aktuellsten validierten Werte und erfasst so den Zeitraum 2001 bis 2005. In diesem Zeitraum steigt der Trend der Gruppe „Lohmeyer“ nach der Formel  $y = 0,6x + 25,7$ , der der Gruppe „UG“ nach der Formel  $y = 1,2x + 31,8$ . Es

kann nicht vorausgesagt werden, wie sich der Trend in Zukunft entwickeln wird, aber selbst wenn in den Jahren 2007 bis 2010 keine weiteren Steigerungen eintreten sollten, kann abgelesen werden, dass, bei Beibehaltung der genannten rechtlichen Bedenken gegenüber der Vorgehensweise, ein Vorbelastungswert  $>35 \mu\text{g}/\text{m}^3$  angesetzt werden müsste.

Die Beklagte hätte in Kenntnis der Werte für 2004 zu keinem anderen Schluss kommen können. Sie hätte erkennen müssen, dass allein auf Grund eines wesentlich höher anzusetzenden Prognosewert für die Vorbelastung die Immissionsprognose insgesamt fehlgeschlagen ist.

Der Plan hätte nicht festgestellt werden dürfen.

Ein Blick auf die vorliegenden Ergebnisse des Jahres 2006 (Januar - Juni) bestätigt das bisher Gesagte. (vgl. **Anlage 18**).

Auch wenn es sich bei den Werten für 2006 um nicht endgültig validierte Ergebnisse handelt, kann erwartet werden, dass sich auch 2006 keine Anzeichen für eine Trendumkehr ergeben werden.

## 8. Zu Nummer 50:

Zusätzlich zur der bereits vorgetragenen Kritik am Inhalt der beiden Lohmeyer-Gutachten ist auch noch zum Zeitpunkt der Einführung dieser Unterlagen in das Verfahren Stellung zu nehmen.

Offenbar billigt der Antragsgegner das Vorgehen des Vorhabenträgers, das nach einer kürzlich erschienenen Veröffentlichung des Ingenieur-Büros Dr. Achim Lohmeyer in Form eines „Musterablaufs“ in Planfeststellungsverfahren allgemein zugänglich ist (Düring [Ingenieurbüro Lohmeyer]: Hotspots - ein neues Problem in Planfeststellungsverfahren und bei der strategischen Umweltprüfung?, Vortragspräsentation beim Seminar „Feinstaub in der Stadt“ des Deutschen Instituts für Urbanistik, 8. - 10. Mai 2006, Berlin 2006):

Ausgehend von der idealtypischen Situation eines vorlaufenden Linienbestimmungsverfahrens und des folgenden Anhörungsverfahrens werden Gutachten unterschiedlichen Vertiefungsgrades erstellt, die zunächst

„so lückig sind, dass das Gutachten nicht für die Planaufstellung verwendet werden kann“

und die

„nicht jedem Einwohner die Konzentration im Bereich seines Hauses aufzeigen („sonst geht die Diskussion los“)(!).

Erst ganz zuletzt wird das „Planfeststellungsgutachten“ erstellt. Es enthält nicht etwa die Antwort auf die Frage, **ob**, sondern den

„Nachweis, **dass** die Planung genehmigungsfähig ist“ (a.a.O. S. 6 f.; Hervorhebung vom Unterzeichner).

Wenn auch die in der Veröffentlichung genannte idealtypische Ausgangslage im anhängigen Verfahren so nicht gegeben ist, ist das zu Grunde liegende Muster auch hier erkennbar. Es führt dazu, dass die bei den Planfeststellungsabschnitten der „Bochumer Lösung“ zu Grunde liegenden Gutachten („Planfeststellungsgutachten“) erst zu einem Zeitpunkt erstellt oder ins Verfahren eingeführt wurden und werden, wenn die Einwendungsfrist bereits abgelaufen ist und Betroffene gar nicht oder nur durch Zufall Kenntnis von der Existenz des „Planfeststellungsgutachtens“ erhalten konnten beziehungsweise können.

Im vorliegenden Fall haben die Antragsteller von der Existenz des „Planfeststellungsgutachtens“ mit der Veröffentlichung der Planfeststellungsbehörde am 23. Januar 2006 Kenntnis erhalten. Das dem Antragsgegner seit Oktober 2004 vorliegende Gutachten unterscheidet sich von seinem Vorgänger im Wesentlichen durch eine vollkommen neue Art der Ermittlung der PM10-Immissionen aus Abrieb und Aufwirbelung (vgl. Nr. 45 zu 5.4.5.2.2). Gleichwohl kommt das Gutachten im Ergebnis nicht zu grundsätzlich anderen Ergebnissen, woraus der Beklagte folgert, dass keine neuen Betroffenheiten vorliegen (vgl. Nr. 49 zu 5.4.5.2.5).

Indem der Antragsgegner die mit neuer Methodik gewonnenen Aussagen lediglich vom Ergebnis her beurteilt und diese neue Methodik nicht zum Anlaß einer erneuten Auslegung und Anhörung gemacht hat, hat er den Antragstellern die Möglichkeit genommen, sich im Rahmen des **Anhörungs-**

**verfahrens** kritisch mit der von ihm stillschweigend akzeptierten neuen Methodik in rechtlicher und fachlicher Hinsicht auseinander zu setzen.

Er hat damit in unzulässiger Weise den Anspruch der Antragsteller auf rechtliches Gehör verletzt.

Darüber hinaus erscheint von besonderer Bedeutung die dargestellte Zielrichtung von Gutachten aus dem Hause Lohmeyer: Es soll nicht etwa die gegebene oder zu erwartende Situation objektiv dargestellt werden (so daß die Planfeststellungsbehörde eine wissenschaftlich fundierte Grundlage für ihre Entscheidung gewinnt), sondern es soll **explizit** - das muß hier noch einmal zitiert werden - der

**"Nachweis, dass die Planung genehmigungsfähig ist",**

erbracht werden.

Es bedarf keiner näheren Erläuterung, daß Sachverständige, die ihre Gutachten mit einem solchen Ziel erstellen, nicht neutral und unbefangen arbeiten können und arbeiten werden, sondern willfährige Vollstrecker des tatsächlichen oder vermeintlichen Ergebniswunsches ihrer Auftraggeber sind. Unter solchen Voraussetzungen erstellte Gutachten sind nicht oder jedenfalls nur nach genauester Überprüfung verwertbar. An einer solchen Überprüfung hat es der Antragsgegner vorliegend - deutlich ersichtlich - fehlen lassen; er hat sich nur für das ihm offenbar genehme Ergebnis interessiert. Er hat das Gutachten auch so spät eingeführt, daß eine solche Überprüfung auch durch die Planbetroffenen nicht möglich war.

Bei dieser Sachlage ist es unverzichtbar, auf die Unvollständigkeit der vom Antragsgegner zur Verfügung gestellten Verwaltungsvorgänge hinzuweisen und diese zu rügen: Es fehlt jeglicher Schriftverkehr zur Auftragserteilung für die Sachverständigen - und zwar bezüglich **aller** Sachverständiger und **aller** Gutachten im vorliegenden Verfahren. Das ist nicht hinnehmbar. Zur Überprüfung eines Gutachtens bedarf es grundsätzlich einer Kenntnis des **Wortlauts** des Gutachtenauftrags; das gilt umso mehr, wenn - wie im vorliegenden Fall - Anhaltspunkte für eine unsachgemäße Verfahrensweise bestehen.

An der Problematik ändert es auch nichts, daß die Gutachten in der Regel einen Abschnitt "Aufgabenstellung" enthalten. Diese Abschnitte sind jeweils ersichtlich kurz gehalten und von den Gutachtenverfassern selbst formuliert; der tatsächliche Auftrag (und etwaige Abweichungen der angegebenen "Aufgabenstellung" hiervon) ist daraus nicht ersichtlich.

Ich stelle daher an dieser Stelle den **Antrag**,

dem Antragsgegner aufzugeben, unverzüglich **sämtlichen** Schriftverkehr mit **allen** im vorliegenden Verfahren eingeschalteten Sachverständigen und Sachverständigenbüros im Original vorzulegen.

Im Anschluß an diese Vorlage bitte ich um

Einsicht in die vorgelegten Vorgänge und um Gewährung einer angemessenen Frist zur Überprüfung und Stellungnahme.

**Abschnitt C**  
**Stellungnahme zur Antrags- und Klageerwiderung des**  
**Antragsgegners/Beklagten vom 07. beziehungsweise 27. Juni 2006**

**I. Teil A**

In diesem Teil soll zunächst überblicksartig dargestellt werden, welche Schwachstellen der Vortrag des Antragsgegners aufweist. In Teil B werden die diesseitigen Behauptungen jeweils im Einzelnen weiter begründet.

Vorab ist festzuhalten:

Der Antragsgegner übersieht offensichtlich nach wie vor, daß die Schwerpunkte der Einwendungen und der Antrags-/Klagebegründung einen sehr grundsätzlichen Charakter hatten und haben und mit ihnen gezeigt wird, daß grundlegende Ausgangsdaten der Planung falsch oder in hohem Maße unzuverlässig sind. Diese Fehler haben dazu geführt, daß die erforderliche Abwägung gerade in den wesentlichsten Bereichen auf nicht tragfähigen Grundlagen steht und daher in rechtswidriger Weise fehlerhaft ist.

Wenn das aber so ist, dann können die aufgrund von solchen Abwägungsmängeln entstandenen Planungsfehlergebnisse nicht auf der Grundlage von § 17 Abs. 6c Satz 2 FStrG durch Planergänzung behoben werden. Der Antragsgegner geht offenbar vom Gegenteil aus und vermisst eine (vom Gesetz allerdings gar nicht geforderte) Auseinandersetzung der Antragsteller mit dieser Vorschrift - dabei hätte er selbst allen Grund, seinerseits darzulegen, aus welchen Gründen seine Abwägung trotz der **grundsätzlichen** Mängel in zahlreichen Bereichen so tragfähig ausgefallen sein soll, daß die eine oder andere Planergänzung ausreichen könnte.

**1. Verkehr**

Für den Verkehrsbereich bleiben die festgestellten erheblichen Abwägungsmängel auch nach der Erwiderung des Antragsgegners bestehen: Nach wie vor hat die vielfältig vorgetragene Kritik aus verkehrswissenschaftlicher Sicht am Planfeststellungsbeschluss offensichtlich keinen Eingang in die Gedanken des Antragsgegners gefunden. Darüber hinaus werden auch und gerade angesichts der Ausführungen des Antragsgegners die Zweifel an der wissenschaftlichen Solidität des IVV-Gutachters bestätigt.

**a) Prognosen und induzierter Verkehr**

Die mit der Antrags- und Klageerwiderung nachgereichten Anlagen vermögen die verkehrswissenschaftlich im Einzelnen begründete Kritik des Antragstellers an der Solidität der Verkehrsprognosen nicht zu entkräften:

- Eine aktualisierte Verkehrsprognose für den planfestgestellten Abschnitt liegt nach wie vor nicht vor. Damit bleiben die Planunterlagen unvollständig.
- Das hilfsweise herangezogene IVV-Gutachten von 2003 für den westlich angrenzenden Planabschnitt (A 40/AS Gelsenkirchen) ist verkehrsfachlich nicht haltbar. Die im Einzelnen vorgetragenen verkehrswissenschaftlichen Einwände werden nach wie vor nicht zur Kenntnis genommen und bleiben unberücksichtigt. Die Prognosewerte müssten demgegenüber um mehr als 10% höher liegen als vom IVV angesetzt.
- Der induzierte Verkehr wird streckenunspezifisch mit einem pauschalisierten Zuschlagfaktor berechnet. Die vorgetragene vielfältige verkehrswissenschaftliche Kritik an diesem Verfahren wird vollständig ignoriert. Der induzierte Verkehr kann bis zu mehr als 20% des Verkehrs vor dem Ausbau ausmachen.
- **Bei Vermeidung der Prognosemängel würden die Prognosewerte entscheidend - und zwar bis zu mehr als 30% - über den von IVV berechneten Werten liegen. Das hat gravierende Folgen für die Aspekte Staus, Unfallhäufigkeit, Lärm- und Schadstoffimmissionen im Prognosefall.**

## b) Verkehrsbedarf

Auch in diesem Bereich kann der Vortrag des Antragsgegners die Einwände der Antragsteller nicht entkräften: **Die Planungsziele (wesentliche Verbesserung des Verkehrsflusses, signifikante Reduzierung der Unfallgefahr und der Stauhäufigkeit; vgl. Planfeststellungsbeschluss Abschnitt 5.4.2.4) können mit der Planung nicht erreicht werden.**

- Die angestrebten Entlastungswirkungen auf dem Planabschnitt werden nicht erreicht.
- Eine signifikante Erhöhung der Verkehrssicherheit im Prognosefall ist nicht gegeben.
- Die nachgereichte Unterlage (in Anlageform) zur Unfallanalyse bezieht sich nicht spezifisch auf den planfestgestellten Abschnitt und ist darüber hinaus verkehrsfachlich nicht solide.
- Hinsichtlich der Stauanfälligkeit erfolgt keine beziehungsweise nur eine höchst selektive Auseinandersetzung mit dem Vortrag der Antragsteller, daß auch nach dem sechsstreifigen Ausbau die Stauanfälligkeit sehr hoch sein wird.

## c) Nullfall

Der Antragsteller hat den Umgang des Antragsgegners mit dem sogenannten Nullfall einer ausführlichen verkehrsfachlichen Kritik unterzogen (Ziffer 18 der Antragsbegründung). Der Antragsgegner verweist in seiner Klageerwiderung vom 27. Juni 2006 (S. 6f.) dazu lapidar auf den entsprechenden Abschnitt des Planfeststellungsbeschlusses. Er verweigert damit die an-



gesichts der dargestellten Mängel durchaus angezeigte Auseinandersetzung mit den vorgetragenen Einwänden; das ist der Klärung der anstehenden Fragen nicht dienlich.

## **2. Luftschadstoffe**

### **a) Vorbemerkung**

Eine inhaltliche Auseinandersetzung des Antragsgegners mit dem Vortrag der Antragsteller findet auch in diesem Bereich nicht statt. Er erklärt die ausführlich begründet vorgetragenen Einwände unter Verweis auf Abschnitt B 5.4.5.2 des Planfeststellungsbeschlusses pauschal für irrelevant („nicht geeignet, ernsthafte Zweifel [daran] zu begründen“), ohne daß eine Begründung auch nur ansatzweise zu erkennen ist. Damit wird die Vorgehensweise, die dem Planfeststellungsbeschuß zugrunde liegt, fortgesetzt: Die im Anhörungsverfahren erhobenen etwa 80 rechtlich und fachlich begründeten Einwendungen insbesondere gegen das Luftschadstoffgutachten und gegen die Nichtbeachtung des Vorsorgeprinzips werden dort ebenso pauschal unter praktisch alleinigem Hinweis auf die angeblich außer Zweifel stehende Qualifikation des Gutachters zurückgewiesen (Planfeststellungsbeschuß B 5.4.5.2.6).

Das Vorgehen des Antragsgegners zeigt, daß er nicht willens und/oder in der Lage ist, sich ernsthaft mit sachlichen Einwänden auseinanderzusetzen.

### **b) Unvollständige und fehlerhafte Abwägungsgrundlagen**

Hätte sich der Antragsgegner fachlich und inhaltlich mit den Vorbringen der Antragsteller befasst, hätte er erkennen müssen, daß die ihm vorgelegten/vorliegenden Abwägungsgrundlagen grob unvollständig und fehlerhaft waren. Die auf dieser Grundlage vorgenommene Abwägung mußte zwangsläufig zu falschen und unzureichenden Ergebnissen führen, die wegen ihres Umfangs und ihres grundsätzlichen Charakters nicht durch einfache Planergänzung korrigiert werden können. Es fehlt nämlich an den erforderlichen Grundlagen, auf denen eine solche Ergänzung vorgenommen werden könnte.

## **3. Lärm**

### **a) Offenporiger Asphalt der 3. Generation**

Der Antragsgegner glaubt, durch den Einbau von offenporigem Asphalt der 3. Generation genügend Lärmschutz, zudem noch auf Dauer, gewährleisten zu können. Die zugesicherten Eigenschaften lassen sich aber bei näherer Betrachtung nicht einhalten, wie eine - vorliegend fehlende - differenzierte Berücksichtigung aktueller wissenschaftlicher Untersuchungsergebnisse sowie die - vorliegend ebenfalls fehlende - Berücksichtigung wesentlicher Parameter zeigt.

### **b) Bezugnahme auf die RLS-90**

Soweit der Antragsgegner die Existenz einer überarbeiteten Fassung der

RLS-90 anzweifelt, ist ihm insoweit Recht zugeben, als noch keine neue Fassung verbindlich eingeführt ist, so daß formell noch die alte Fassung aus dem Jahre 1990 gilt. Die von den Antragstellern angegebene Überarbeitung ist aber bereits vorhanden; ihre Publikation im Frühjahr 2006 müsste dem Antragsgegner bekannt sein. Im Rahmen der Abwägung konnte der neue Text zwar naturgemäß noch nicht berücksichtigt werden; inhaltlich liegt jedoch die seit Jahren vorliegende EG-Umgebungslärmrichtlinie zugrunde, deren Vorgaben in nationales Recht umzusetzen sind. Eine sachgerechte Abwägung auf dem aktuellen Stand der technischen und rechtlichen Kenntnisse hätte diese Vorgaben berücksichtigen müssen.

**c) Überprüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf die menschliche Gesundheit; Lärmwirkungen**

Der Antragsgegner behauptet implizit, daß die zuständigen Gesundheitsbehörden keine Einwände erhoben hätten. Das stimmt auch. Sie konnten es aber auch nicht tun, da sie faktisch erst gar nicht in das Verfahren einbezogen worden sind.

Der Antragsgegner hat sich keine umweltmedizinische Überprüfung des Plans vorlegen lassen und auch nicht nachträglich veranlaßt. Das wäre jedoch geboten gewesen. Das ergibt sich vor allem aus dem Vorsorgeprinzip, das seitens des Antragsgegners noch nicht einmal grundsätzliche Berücksichtigung gefunden hat, jedoch insbesondere in den allgemeinen Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung seinen Ausdruck findet und in der Rechtsprechung vielfach behandelt wird.

Insoweit soll hier nur auf das Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 10. Januar 2006 (C-98/03) hingewiesen werden, in dem es im Zusammenhang mit der unzureichenden Umsetzung der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen durch die Bundesrepublik unter anderem heißt:

"40. Wie der Gerichtshof bereits entschieden hat, hängt das Erfordernis einer angemessenen Prüfung von Plänen oder Projekten auf ihre Verträglichkeit davon ab, dass die Wahrscheinlichkeit oder die Gefahr besteht, dass sie das betreffende Gebiet erheblich beeinträchtigen. Insbesondere unter Berücksichtigung des Vorsorgeprinzips liegt eine solche Gefahr dann vor, wenn anhand objektiver Umstände nicht ausgeschlossen werden kann, dass ein Plan oder Projekt das fragliche Gebiet erheblich beeinträchtigt (vgl. Urteil vom 20. Oktober 2005 in der Rechtssache C6/04, Kommission/Vereinigtes Königreich, Slg. 2005, I0000, Randnr. 54)."

Der hier dargelegte Grundsatz läßt sich ohne Weiteres auf den vorliegenden Sachverhalt übertragen.

Der Sachverständigenrat für Umweltfragen bestätigt wichtige bisherige Befunde der Lärmwirkungsforschung (vgl. dazu: Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen, Umweltgutachten Mai 2004, Seite 55ff). Einige die-

ser Befunde sind Regelungsgrundlage der EG-Richtlinie. Der Sachverständigenrat unterstreicht seine 2004 gemachten Aussagen im Sondergutachten „Umwelt und Straßenverkehr“ 7/2005 (S. 44ff.). Er betont, daß es durch Lärmeinwirkungen zu chronischen Gesundheitsbelastungen kommen kann, zu chronischen Schlafstörungen, zu vegetativen Störungen mit dem Risiko von Herz-Kreislauf- und anderen Systemerkrankungen. Diese Gefährdungen der Gesundheit müssen in Planungsverfahren der vorliegenden Art differenziert Berücksichtigung finden. Das ist unterblieben.

#### **4. Betroffenheit der Antragsteller**

##### **a) "Zustimmung" der Antragsteller zu 1 und 6**

Die Darstellung des Antragsgegners, die Antragsteller zu 1 und 6 hätten dem Ausbau schon in ihren Einwendungsschreiben zugestimmt, ist so nicht zutreffend. Der Antragsteller zu 1 hatte seine "Zustimmung" zu dem Ausbau auf sechs Fahrspuren an zwei Bedingungen geknüpft, die beide nicht

eingetreten sind ("höchstmöglicher Schallschutz" und "Bestand des unmittelbar angrenzenden Grünbestandes"). Ähnlich - wenn auch nicht so deutlich formuliert - hat die Antragstellerin zu 6 ihre Einwendung gemeint: Die ursprünglichen Zusagen, die zur "Zustimmung" geführt hatten, wurden nicht eingehalten; die Einhaltung wurde mit dem Einwendungsschreiben vom 13. Mai 2002 verlangt.

Somit ist zwar zutreffend, daß die beiden Antragsteller sich vordergründig hauptsächlich gegen den Abriss der vorhandenen Lärmschutzwand wandten; die Ablehnung des Ausbaus bei fehlender Erfüllung der genannten Bedingungen beziehungsweise Zusagen war aber - auch für den Antragsgegner ersichtlich - von vornherein zu erkennen.

##### **b) Betroffenheit und Lage der Grundstücke der Antragsteller zu 1 und 6**

Soweit der Antragsgegner behauptet, die Grundstücke der Antragsteller zu 1 und 6 lägen außerhalb der Planfeststellungsgrenzen, so ist das bezüglich der Antragstellerin zu 6 schlicht falsch, wie sich aus dem vom Antragsgegner vorgelegten Lageplan (Anlage 3 zur Antragserwiderung) ergibt. Der Antragsgegner verwechselt eine in der Tat jenseits der Planfeststellungsgrenze verlaufende Linie quer über das Grundstück der Antragstellerin mit der tatsächlich etwa 50 Meter weiter westlich liegenden Flurstücksgrenze.

Bezüglich des Antragstellers zu 1 gilt insoweit, daß er etwa 50 Meter östlich der Planfeststellungsgrenze wohnt. Zwar liegt sein Grundstück somit außerhalb des "direkten" Planfeststellungsbereichs (**wenn** man die östliche Planfeststellungsgrenze geradlinig nach Süden und Norden verlängert), ist aber aufgrund seiner Nähe zur Trasse ersichtlich erheblich betroffen - Lärm und Gestank machen vor keiner Planfeststellungsgrenze halt. Darüber hinaus wird der Antragsteller zu 1 bei Fortführung der Trasse zwangsläufig auch in der (unzulässig) engen Sichtweise des Antragsgegners sehr direkt betroffen sein. Sein Grundstück grenzt unmittelbar an die nach Osten fortzuführende Trasse; die Südseite seines Hauses befindet sich weniger als 25 Meter von dieser Trasse entfernt .

### c) Präklusion bezüglich der Antragstellerin zu 2

Soweit der Antragsteller meint, die Antragstellerin zu 2 sei mit der Geltendmachung der Erschwerung von Begegnungsverkehr und Be- und Entladevorgängen präkludiert, kann dem nicht gefolgt werden.

Der Antragsgegnerin und den Planungsträgern war und ist die Art des Betriebs der Antragstellerin bestens bekannt. Ein Blick auf den vorliegenden Lageplan ergibt gleichsam von selbst, welche Probleme bei der vorgesehenen Inanspruchnahme der Grundstücke auftreten werden. Bei einer solchen Sachlage - sich aufdrängende Beeinträchtigungen - kommt eine Präklusion nicht in Frage.

## II. Teil B

### 1. Verkehrlicher Bedarf

- a) Die Antragsteller bestreiten nach wie vor den verkehrlichen Bedarf beziehungsweise machen geltend, daß die Verwirklichung des festgestellten Plans nicht geeignet wäre, die angestrebten und behaupteten verkehrlichen Entlastungswirkungen auch nur annähernd zu erzielen.

Demgegenüber hält der Antragsgegner die Erweiterung der A 40 auf sechs Fahrstreifen zur Verbesserung des Straßenverkehrsflusses für „dringend erforderlich“. Dazu verweist er auf Seite 2 der Klageerwiderung vom 27. Juni 2006 schlicht auf die Abschnitte B 5.1 und 5.4.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses, die aber in vielerlei Punkten der Antragsbegründung in Frage gestellt wurden. Ergänzend trägt er in seiner Antragsrserwiderung vom 07. Juni 2006 auf Seite 2 f. vor:

- aa) Die A 40 stoße im Planabschnitt aufgrund des unzureichenden Ausbaustandards an Kapazitätsgrenzen;
- bb) dadurch bedingt ergebe sich eine überproportional hohe Anzahl von Unfällen;
- cc) dadurch wiederum bedingt ergebe sich auf dem Planabschnitt eine kontinuierliche Zunahme von Staustunden;
- dd) ein sechsstreifiger Querschnitt sei leistungsfähiger als ein vierstreifiger, da mit abnehmender Verkehrsdichte bezogen auf den Querschnitt auch die Sensitivität gegenüber Staus abnehme (siehe insoweit Seite 2 der Klageerwiderung);
- ee) da der Ausbau die Leistungsfähigkeit der A 40 erhöhe, würden die Verkehrsbelastungen auf den Umleitungsstrecken, insbesondere auf dem Bochumer Außenring, abnehmen (ebenfalls Seite 2 der Klageerwiderung).
- b) Der Vortrag des Antragsgegners und seine Verweise auf den Planfeststel-

lungsbeschluss sind nicht geeignet, die Argumentation der Antragsteller zu entkräften. Dafür sind folgende Gründe maßgeblich:

aa) Nach wie vor keine überprüfbare und solide Abwägung der Unfallhäufigkeit

Der Antragsgegner hat zur Problematik der Unfallhäufigkeit die Anlage 1 (zur Klageerwiderung) für den östlich angrenzenden Abschnitt der A 40 (Bau-km 3+100 bis Bau-km 5+550) nachgereicht, die seine Argumentation stützen soll (Unfallauswertung der BAB A 40 von Bau-km 3+100 bis 5+550). Deren Ergebnisse sind jedoch auf den Planabschnitt - trotz gegenteiliger Behauptung - nicht übertragbar; darüber

hinaus sind sie in sich nicht kompatibel und plausibel und in erheblichem Maße nicht ursächlich mit dem derzeitigen Ausbaustandard der A 40 in Zusammenhang zu bringen. Im Einzelnen gilt hierzu:

a.1)

Die vorgelegten Daten beziehen sich auf den östlich angrenzenden Planabschnitt und sind daher nicht auf den vorliegenden Planabschnitt übertragbar. Dies wird in der Anlage 1 auch ausdrücklich vermerkt:

„Einzelne Abschnitte können nicht direkt miteinander verglichen werden, da alle Abschnitte verschiedene Geometrien, unterschiedliche Abstände der Anschlussstellen sowie Verkehrsstärken aufweisen“ (S. 1).

Wie wichtig eine exakte Unfallanalyse **pro Streckenabschnitt** ist, erhellt ebenfalls aus der Anlage 1 selbst. Beim Vergleich der Unfallraten auf der untersuchten Strecke in Bochum-Stahlhausen wird zwischen einem westlichen und östlichen Abschnitt unterschieden; im westlichen Abschnitt liege die Unfallrate (der Kategorien 1-4) höher als die mittlere Unfallrate auf Autobahnen in NRW, im östlichen Abschnitt liege sie unter dieser Rate (vgl. S. 6 und 7). Daraus ergibt sich analog die zwingende Notwendigkeit, auch für den planfestgestellten Abschnitt eine spezielle Unfallanalyse vorzulegen; das versäumt der Antragsgegner.

a.2)

Die Daten zu den Unfallraten im östlich angrenzenden Planabschnitt sind nicht kompatibel und daher nicht plausibel: Die pro Jahr aufgelisteten Angaben zu Ziffer 4 und 5 auf Seite 6 Mitte entsprechen nicht denjenigen in Tabelle 2 auf Seite 7.

a.3)

Es wird nach wie vor unterschlagen, daß ein sehr hoher Anteil - teilweise etwa die Hälfte - der Unfälle in den Kategorien 1-4 zu Tageszeiten (in den Nacht- und Tagesrandstunden) und am Wochenende erfolgt, wo Kapazitätsengpässe nicht ursächlich sein können. Mithin kann mit einer angeblich überdurchschnittlichen Unfallrate in den Kategorien 1-4 auch nicht die Notwendigkeit des sechsstreifigen Ausbaus begründet werden. Es ist nicht zufällig, daß bei den Unfalldaten der Anlage 1 die Tageszeitangabe unterschlagen wird, obwohl diese Daten vorliegen (s. **Anla-**

**ge 14:** Bezirksregierung Arnsberg, Polizei, internes Papier, 2005; ausgehändigt vom Landesbetrieb Straßenbau).

a.4)

Das Fazit der Anlage (S. 7) verallgemeinert schon in unzulässiger Weise die durch die vorgelegten Daten belegbaren Aussagen zu den Unfallraten auf beiden Abschnitten des betrachteten Planabschnitts (s.o. unter a.1)). Eine Übertragung dieses fehlerhaften Fazits auf den vorliegenden Planabschnitt ist erst recht unzulässig, soll aber mit der Anlage suggeriert werden.

Die Schlußfolgerungen des Antragsgegners entbehren daher einer tragfähigen Grundlage.

## **2. Staubildungsfaktor deutlich rückläufig**

Die Behauptung, der Staubildungsfaktor auf dem Planabschnitt liege deutlich über den Mittelwerten für Nordrhein-Westfalen (s. Antragserwiderung S. 3), wird in den angeführten Anlagen 1 und 2 **nicht** belegt. Wenn auch die Gesamtdauer der Stautunden kontinuierlich zugenommen hat, so ist der sogenannte Staubildungsfaktor, der die Gesamtzahl der Staus nach Störungstyp differenziert, auf sechs der ausgewerteten Steckenabschnitte in den ausgewiesenen Jahren 2002-2004 deutlich **zurückgegangen** (vgl. „Auswertung: Störungsstatistik je Abschnitt 2002, 2003, 2004“ in Anlage 1).

## **3. Leistungsfähigkeit, Prognose**

Die lapidare Behauptung, daß ein sechsstreifiger Querschnitt leistungsfähiger sei als ein vierstreifiger und daher auch weniger stauanfällig (s. Klageerwiderung S. 2), trifft nur unter der Voraussetzung bestimmter Verkehrsdichten zu. Die für 2015 prognostizierte Verkehrsdichte ist aber deutlich zu niedrig angesetzt.

Auf die durchgängige Argumentation der Antragsteller, daß im Planfall mit deutlich höheren als den prognostizierten Verkehrsmengen gerechnet werden müsse und daher mit einer vergleichbaren Stauanfälligkeit der A 40 im Prognosezeitraum, allerdings auf wesentlich höherem Niveau, zu rechnen sei, wird entweder gar nicht oder aber höchst selektiv und unzureichend eingegangen (hierzu weiter unten).

## **4. Umleitungsstrecke Außenring wird zum Stauproblem**

Die Behauptung des Antragsgegners, durch den Ausbau der A 40 werde deren Leistungsfähigkeit erhöht und damit würden die Verkehrsbelastungen auf den Umleitungsstrecken, insbesondere dem Bochumer Außenring, abnehmen, trifft **nicht** zu. Das Gegenteil ist der Fall.

Der Außenring wird im Zusammenhang der sogenannten Bochumer Lösung **planmäßig** mit **mehr** Verkehr belastet, um die A 40 in östlicher Richtung zu entlasten. Es ist absehbar, daß damit angesichts der prognostizierten Verkehrsmengen für 2015 auf dem Außenring Überlastungen auftreten und

damit neue, bis heute noch nicht gegebene Staus. Die offizielle Umleitungsstrecke Außenring wird damit absehbar selbst zum Stauproblem, worauf in den Antragsunterlagen häufig hingewiesen worden ist. Dieses Problem hat der Antragsgegner nicht in den Blick genommen und in die Abwägung eingestellt, geschweige denn gelöst. Dazu wäre er aber verpflichtet gewesen; durch eine Planung eintretende Folgeprobleme sind - jedenfalls dann, wenn sie direkte Folge des Planvorhabens sind - zu berücksichtigen und gegebenenfalls zu lösen, zumindest aber angemessen gewichtet in den Abwägungsprozeß aufzunehmen. Das ist vorliegend nicht geschehen.

## **5. Verkehrsprognosen und induzierter Verkehr**

a) Auf die umfangreichen und differenzierten Ausführungen zur Fehlerhaftigkeit und Unvollständigkeit der der Planung zugrunde liegenden Verkehrsprognosen geht die Klageerwiderung des Antragsgegners auf weniger als einer Seite und mit der Hinzufügung von drei Anlagen ein. Im Einzelnen trägt der Antragsgegner vor:

aa) Die Unterschiede der Verkehrszahlen der Verkehrsgutachten 1998/99 und 2003 seien vom Gutachter im Erörterungstermin für den östlich angrenzenden Abschnitt der A 40 ausführlich erläutert worden (Verweis auf Anlage 2: Auszug aus dem Wortprotokoll der Erörterung); die höheren Verkehrszahlen für den Abschnitt Wattenscheid seien nicht zum Nachteil der Anwohner den Lärm- und Luftschadstoffberechnungen zugrunde gelegt worden (a.a.O., S. 3).

bb) Der sogenannte induzierte Verkehr sei auf der Grundlage von Erfahrungswerten (Hinweis auf Anlage 3: Wortprotokoll der Erörterung im in Frage stehenden Verfahren) und auf der Basis einer gutachterlichen Stellungnahme des IVV-Büros Aachen (Anlage 4) als nicht erheblich eingestuft und deshalb nicht berücksichtigt worden.

b) Hierzu ist Folgendes zu erwidern:

aa) Zur Verkehrsprognose:

a.1)

Auf die Ziffer 17.1. der Antragsbegründung geht der Antragsgegner nicht ein. Er bestätigt damit indirekt, daß für den planfestgestellten Abschnitt in Gänze keine aktualisierte Verkehrsprognose vorliegt. Die für die Planung sowie Abwägung erforderlichen Planunterlagen sind damit nach wie vor nicht vollständig.

a.2)

Erhebliche Mängel des IVV-Gutachtens 2003

Die Verkehrszahlen aus dem IVV-Gutachten von 2003 für den westlich angrenzenden Abschnitt der A 40 werden unter Verweis auf die Erläuterungen des IVV-Gutachters in Anlage 2 auch für den planfestgestellten Abschnitt übernommen. Die Kenntniserhebung von Anlage 2 zur Klageerwiderung zeigt, daß die in Ziffer 17.2. der Antragsbegründung vorgetragene erheblichen Mängel der IVV-Untersuchung für die AS Gelsenkirchen (A 40/B 227) in dem Protokollauszug der Anlage 2 zum größten

Teil nicht befasst werden; auch werden die Ergebnisse der Anhörung (vgl. den in Ziffer 17.2. zitierten Abschlussbericht der Anhörungsbehörde) mit keinem Wort erwähnt. Es heißt dort unter anderem,

„...daß eine differenziertere Verkehrsbetrachtung ... bisher den Antragsunterlagen nicht zu entnehmen ist.“

Die Anhörungsbehörde ist davon ausgegangen, daß das zugrunde liegende Verkehrsgutachten von 2003 zu überarbeiten ist („... das zu überarbeitende Verkehrsgutachten ...“). Der Antragsgegner hat sich hier über die Bedenken der Anhörungsbehörde ohne jede Bezugnahme und Begründung hinweggesetzt; **die auch nach Auffassung der Anhörungsbehörde erforderliche Überarbeitung hat nicht stattgefunden.**

a.3)

Die Zuwächse der Kfz-Fahrleistung bis 2015 sind erheblich zu niedrig angesetzt worden.

- Die Neuberechnung der Kfz-Fahrleistung durch das DIW aus dem Jahre 2004 wird nicht berücksichtigt. Die Prognoseverkehrswerte müssten um etwa 10 % höher liegen, als von IVV angesetzt. Die Antragsbegründung zu diesem Gesichtspunkt unter Ziffer 17.2.b.2 bleibt völlig unerwidert.

Laut Aussage des IVV-Gutachters, des Herrn Bolik, sind in der IVV-Untersuchung 2003 für die AS Gelsenkirchen die der Prognose zugrunde gelegten Verkehrsströme der „Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung“ und den dort festgelegten Verkehrsmatrizen entnommen worden (Anlage 2 zur Klageerwiderung, S. 44). An mehreren Stellen weist der IVV-Gutachter ausweislich des Wortprotokolls darauf hin, daß infolgedessen eine regionalisierte Verkehrszuwachsrate von 7 % für das mittlere Ruhrgebiet angesetzt worden sei.

Die „Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung“ im Auftrag des BMVBW, Schlussbericht, München/Freiburg/Essen, April 2001 weist für den Personenverkehr darauf hin:

„Die Grundlage der regional differenzierten Prognosen bildete die von Intraplan erstellte sogenannte ‚Matrix 97‘“ (S. 92).

Weiter heißt es:

„Die Eckwerte der räumlich tief disaggregierten ‚Matrix 97‘ wurden ... auf die DIW-Werte abgestimmt und sind also mit ihnen **identisch**“ (!) (S. 94).

Laut Anmerkung 2 auf Seite 94 handelt es sich dabei um die DIW-Werte in „Verkehr in Zahlen 2000“. Diese Werte sind aber durch eine grundlegende Neuberechnung des DIW aus dem Jahre 2004 völlig überholt und müssen um etwa 10 %



nach oben korrigiert werden. Die aktuell revidierten Verkehrswerte gehen aus BMVBW/DIW, Verkehr in Zahlen 2005/06, Hamburg 2005, hervor.

- Die deutliche Zunahme der Pendlerzahl in NRW und insbesondere im Ruhrgebiet, wie sie aus einer Studie des Jahres 2004 resultiert, ist naturgemäß nicht in die IVV-Studie von 2003 eingeflossen; eine (notwendige) Überprüfung/Ergänzung/Überarbeitung der Studie hat nicht stattgefunden.

Dies wird auch vom IVV-Gutachter, Herrn Bolik, eingeräumt:

„Selbstverständlich haben wir im Jahre 2003 keine Ergebnisse von Analysen und Gutachten einbringen lassen können in die Pendlerverkehrsverflechtungen, die 2004 gemacht worden sind“ (aus dem Wortprotokoll der Erörterung zur AS Gelsenkirchen, Band 5-8, S. 55; es ist bezeichnend, daß die Anlage 2 der Klageerwiderung mit der Seite 54 des Wortprotokolls endet).

bb) Zum induzierten Verkehr:

Die vom Antragsgegner mit der Klageerwiderung vorgelegten Anlagen 3 und 4 zur Thematik induzierter Verkehr blenden nach wie vor den Einfluss des induzierten Verkehrs auf die zukünftige Verkehrsmenge aus. Sie zeichnen sich durch die Weigerung aus, einschlägige verkehrswissenschaftliche Fachstudien überhaupt zur Kenntnis zu nehmen, geschweige denn, sich mit ihnen auseinander zu setzen. Darüber hinaus vermeidet der Antragsgegner, sich mit den differenzierten Ausführungen der Antragsteller zur Problematik des induzierten Verkehrs (vgl. Ziffer 17.3 der Antragschrift) zu befassen.

Zu Anlage 3:

Das erste Argument, auf das der IVV-Gutachter, Herr Hölsken, seine Behauptung stützt, der induzierte Verkehr sei nicht erheblich, ist,

„daß wir keine gravierenden Einwirkungen im Netzsystem haben, daß ein induzierter Verkehr entsteht“ (S. 125).

Dem ist entgegen zu halten, daß das Netzsystem, die sogenannte Bochumer Lösung, mit dem Neubau der AS Stahlhausen (Westkreuz) und dem Neubau der A 44/Querspange zusätzlich zum sechsstreifigen Ausbau der A 40 gravierende Änderungen mit Folgewirkungen für den induzierten Verkehr erfährt.

Das zweite Argument sind nicht näher bezeichnete „Erfahrungstatbestände“ (S. 126). Da diese bis jetzt vom Antragsgegner in keiner Weise näher ausgeführt worden sind, ist dieses Argument nach derzeitigem Stand unverwertbar und ohne jede Überzeugungskraft.

Auf derselben Seite des Wortprotokolls verlautbart der IVV-Gutachter, daß er sich mit der in den Einwendungen des Antragstellers vorgetragene Kritik des Wuppertal-Instituts für Klima, Umwelt, Energie nicht

auseinander gesetzt habe. Sowohl der IVV-Gutachter als auch der Antragsgegner weichen daher auch an dieser Stelle der wissenschaftlichen Kritik an ihrer Unterbewertung des induzierten Verkehrs aus.

#### Zu Anlage 4:

Die gutachterliche Stellungnahme in Anlage 4 ist erst zur Erörterung des östlich angrenzenden Planabschnittes der A 40 am 04. Mai 2006 verfasst worden, und zwar auch nur auf Insistieren der Antragsteller in jenem Planfeststellungsverfahren. Bis zum Zeitpunkt des hier in Rede stehenden Planfeststellungsbeschlusses (Januar 2006) hat es eine solche Berechnung nicht gegeben. Das war verfahrensfehlerhaft.

Die IVV-Stellungnahme zum primär induzierten Verkehr stellt keine spezifische Berechnung für den vorliegenden Streckenabschnitt dar, sondern arbeitet mit einem pauschalierenden Zuschlagfaktor von 0,35 Pkw/d, der sich in der Ableitung auf die sogenannte Steinbeis-Studie im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans stützt. Weder die IVV-Stellungnahme noch die Klageerwiderung (hier S. 3f.) gehen auch nur mit einem Wort auf die vielfältige wissenschaftliche Kritik am Steinbeis-Gutachten und dem pauschalierten Zuschlagfaktor ein. Der Antragsgegner ignoriert die diesbezügliche Begründung der Antragsteller (vgl. Ziffer 17.3, insbesondere den Unterpunkt 3.4) vollständig. Das ist weder der Klärung der Sachlage förderlich noch entspricht es - hier wie an vielen anderen Stellen - den Regeln einer fundierten Auseinandersetzung um grundlegende Plan- und Planungsprobleme.

## **6. Luftschadstoffe**

a) Der Antragsgegner hat im vorliegenden Zusammenhang insbesondere zu folgenden Argumenten der Antragsteller keine Stellungnahme abgegeben:

aa) Unter B 5.4.5.2.1 (Ifd. Nr. 40 der Antragsbegründung) wird unter Bezugnahme auf die Bestimmungen der TA Luft und des MLuS die Tatsache der eigenmächtigen Veränderung des Begriffs „Vorbelastung“ durch den Luftschadstoff-Gutachter gerügt und auf die damit verbundenen Implikationen für den Antragsgegner hingewiesen.

Der Antragsgegner nimmt hiervon keine Notiz.

bb) Unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung (BVerwG 4 A 5.04 v. 23.02.2005) und auf die 22. BImSchV wird unter B 5.4.5.2.1 (Ifd. Nr. 41 der Antragsbegründung) beanstandet, daß der Luftschadstoff-Gutachter einen einheitlichen Vorbelastungswert für das Untersuchungsgebiet ableitet, obwohl die 22. BImSchV hierfür kein Verfahren zur Verfügung stellt.

Der Antragsgegner nimmt hiervon keine Notiz.

cc) Unter B 5.4.5.2.1 (Ifd. Nr. 42 der Antragsbegründung) wird unter Bezugnahme auf die einschlägigen Bestimmungen der 22. BImSchV beanstandet, daß zur Beurteilung der Luftqualität (hier: Vorbelastung) keine Messungen durchgeführt worden sind.

Der Antragsgegner nimmt hiervon keine Notiz.

dd) Unter B 5.4.5.2.1 (Ifd. Nr. 43 der Antragsbegründung) wird die Verwendung von Reduktionsfaktoren für die Ermittlung der Vorbelastung für das Prognosejahr aufgrund realer Messergebnisse der letzten Jahre gerügt.

Der Antragsgegner nimmt hiervon keine Notiz.

ee) Unter B 5.4.5.2.1 (Ifd. Nr. 44 der Antragsbegründung) wird unter Bezugnahme auf eigene Aussagen des Luftschadstoff-Gutachters, des einschlägigen Fachkommentars, der Fachliteratur und weiterer Quellen die Anwendung des eingesetzten Ausbreitungsmodells ausführlich aus rechtlicher und fachlicher Sicht in Frage gestellt. Es wird ferner darauf hingewiesen, daß das angewandte Modell nicht geeignet ist, der Planfeststellungsbehörde die Daten an die Hand zu geben, die für eine fehlerfreie Abwägung unverzichtbar sind.

Der Antragsgegner nimmt hiervon keine Notiz.

ff) Unter B 5.4.5.2.1 (Ifd. Nr. 45 der Antragsbegründung) werden Ungeheimheiten in den Luftschadstoffgutachten beanstandet, die geeignet sind, die Seriosität des Gutachters in Frage zu stellen (z.B. Nichtverwendung verfügbarer, aber unliebsamer Daten).

Der Antragsgegner nimmt hiervon keine Notiz.

gg) Die Prognosewerte der Parameter Benzol, NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> werden unter B 5.4.5.2.3 -5 (Ifd. Nrn. 46 - 48 der Antragsbegründung) in Frage gestellt, indem sie nach der Methodik des Landesumweltamtes in den größeren Zusammenhang des Ballungsraums Ruhrgebiet eingeordnet werden. Es wird plausibel dargelegt, daß die ermittelten Prognosewerte nicht stimmen **können**.

Der Antragsgegner nimmt hiervon keine Notiz.

Ferner wird unter Bezugnahme auf eine empirische Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen dargelegt, daß die im Luftschadstoffgutachten angenommene immissionsmindernde Wirkung von Lärmschutzanlagen für NO<sub>2</sub> falsch eingeschätzt wird.

Auch hiervon nimmt der Antragsgegner keine Notiz.

Die Argumentationslinie der Antragsteller wird jetzt durch die Ergebnisse einer kürzlich vom Landesumweltamt erstellten Ausbreitungsrechnung für den Bereich Wattenscheid/Stahlhausen bestätigt, nach der, bedingt durch die Überlagerung der Emissionen von zwei Großemittenten (Stahlindustrie und Straßenverkehr) eine ausgesprochene Hotspot-Situation vorliegt (s. **Anlage 19**).

hh) Der Antragsgegner ist aufgrund seiner Beteiligung an der Erstellung diverser Luftreinhalte- und Aktionspläne gerade im Kernbereich des Ruhrgebiets bestens mit der Schadstoffsituation vor Ort vertraut. Alle diese Pläne sehen zur Minderung der Luftschadstoffbelastung verkehrsbeschränkende Maßnahmen vor. Parallel dazu arbeitet der RVR an der Erstellung eines Routenkonzepts für den Schwerverkehr.

In Kenntnis dieser Sachverhalte und trotz der unter B 5.4.5.2.7 (lfd. Nr. 51 der Antragsbegründung) dokumentierten FGSV-Daten zur „kritischen“ Verkehrsstärke bei PM10- und NO2-Belastungen nimmt der Antragsgegner keine Notiz vom Vorbringen der Antragsteller, nach dem eine Bewältigung der Grenzwertüberschreitungen mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung unter Wahrung der Funktion des Vorhabens **nicht** möglich ist.

## **7. Lärm**

a) Offenporiger Asphalt der 3. Generation

aa) Der Antragsgegner unterschlägt den Stand der aktuellen Fachdiskussion zum offenporigen Asphalt. Darüber hinaus bezieht er sich in der Antragsrwiderrung in keinem Fall auf bereits vorgetragene Einwendungen. Im Einzelnen trägt er vor:

a.1)

Ziff. 2 und 35 werden, ohne genaue Bezeichnung der in Abrede gestellten Aspekte, pauschal verworfen.

a.2)

Der Antragsgegner bezieht sich auf das Rundschreiben (ARS) Nr.5/2002 vom 26.3.2002 und glaubt, damit die Einhaltung der geforderten Schutzwerte sicher zu stellen.

a.3)

Die Qualitätssicherung werde durch den Vorhabenträger vorgenommen werden.

a.4)

Nach sechs Jahren werde überprüft, ob die vorgeschriebenen Anforderungen noch erfüllt würden.

bb) Ergänzend zu den bereits vorgetragenen Einwänden wird vom Antragsteller noch Folgendes wiederholend unterstrichen beziehungsweise ergänzend betont:

b.1)

Asphaltbefestigungen unterliegen ständig wechselnden klimatischen Bedingungen. In Abhängigkeit von der vorherrschenden Temperatur stellen sich verschiedene Beanspruchungszustände ein, welche wesentlichen Einfluss auf die Lebensdauer der Befestigung sowie die Spurrinnenbildung haben. Bisherige Untersuchungen belegen, daß sich Temperaturbedingungen in Deutschland, sowie auch in den Nachbarländern mit ähnlichen klimatischen Bedingungen, ausreichend genau durch etwa 10 bis 15 Temperaturgradienten in den Befestigungen beschreiben lassen. Die Häufigkeit des Auftretens dieser Temperaturgradienten hängt sehr wesentlich von der geografischen Lage ab.

Erst durch die Überlagerung der Häufigkeit des Auftretens der Temperaturgradienten mit der Verkehrsbelastung ist die Bemessung der Befestigung beziehungsweise die Prognose von Zustandsmerkmalen möglich. Bisher ist keine flächendeckende Untersuchung für Deutschland zur Ermittlung dieser Häufigkeiten durchgeführt worden. Es gibt keine den Antragstellern bekannten Daten für den Bereich A 40. Es ist jedoch von grundlegender Bedeutung, Zonen mit ähnlichen klimatischen Bedingungen festzulegen und in die Berechnungen einfließen zu lassen. Die Antragsteller stützen sich insoweit unter anderem auf die Studie der BAST: „Grundlagen zur Erfassung der Temperaturbedingungen für eine analytische Bemessung von Asphaltbefestigungen“ (BAST 04.198).

b.2)

Die Lebensdauer und somit das Versprechen bestimmter Eigenschaften hängen nicht unwesentlich von den Witterungsbedingungen im Winter ab. Bedingt durch die spezifische Wärmespeicherkapazität kann es gerade im Winter vermehrt zu Unfällen kommen. Dies Risiko wird dadurch erhöht, daß die Autofahrer in der Regel nicht um die vergrößerte Gefahr von Glatteisbildung auf offenporigem Asphalt der 3. Generation wissen: Wenn auf anderen Straßen noch kein Eis liegt, kann dies bei diesem Asphalt bereits anders sein. Mehr Unfälle bedeutet aber auch ein größeres Risiko der Beschädigung der Textur. Dies wiederum verringert die Einhaltbarkeit der Zusicherung von bestimmten Eigenschaften.

„Der offenporige Asphalt hat eine geringere Wärmespeicherkapazität als dichter Asphalt. Zu diesen Eigenschaften kommt eine veränderte Einwirkung von Wasser und Verkehr hinzu, die durch das hydraulische Pressen und Saugen der rollenden Reifen in der Deckschicht selbst und nicht nur an der Oberfläche der Straße Verdunstung und Frost erzeugen, die beide den Energieaustausch mit wechselndem Gleichgewicht quer und längs der Straßennachse beeinflussen ... Bei Regen wird auch der auf der

Fahrbahn liegende Teil des Tausalzes von der

Oberfläche weggespült und kann daher nicht mehr seine Wirkung erfüllen. Die isolierende Wirkung der Hohlräume hindert die geringe Wärmeleitung, die geothermische Energie in der Nacht an die atmosphärisch unterkühlte Oberfläche zu kommen ... Dies kann Oberflächen bedingt zu mehr Glätte auf dem offenporigen Teil führen. Daher muß diese Asphaltdeckschicht besonders sorgfältig geprüft werden, in Bezug auf Verstopfung und Verschmutzung ... Eine besondere Gefahr: ... Glatteis durch Eisregen, der unterkühlt fällt und rasch gefriert oder Regen auf unterkühlter Fahrbahn, der sofort Glatteis bildet, sind noch gefährlicher auf offenporigen Deckschichten: Vorbeugende Streuungen wirken zu wenig“ (aus „Vorbeugende Maßnahmen des Winterdiensts (unter [www.tu-damstadt.de/verkehr/sw/durth/text5\\_c.pdf](http://www.tu-damstadt.de/verkehr/sw/durth/text5_c.pdf)).

b.3)

Wichtig ist beim offenporigen Asphalt der 3. Generation die Bezeichnung der Bauklasse. Sie ist trotz Aufforderung durch die Antragsteller an den Landesbetrieb Straßenbau weder im Erörterungsverfahren, noch im Planfeststellungsbeschluss mitgeteilt worden. Wenn die Bauklasse nicht genannt wird, ist die Grundlage für die Berechnung und die Lärminderung/den Lärmschutz unklar beziehungsweise berechnete Werte sind insoweit nicht transparent, als ein wesentlicher Aspekt als Grundlage der Berechnung nicht offengelegt wurde. Im Fall der A 40 muss es sich aus Sicht der Antragsteller um die Bauklasse Schwerstverkehr SV handeln. Der Antragsgegner mag die Bauklasse nun nennen, damit die weitere Auseinandersetzung eine breitere Grundlage hat.

Die Messung der akustischen Eigenschaften einer Straßenoberfläche ist nach Angaben der Bundesanstalt für das Straßenwesen nach Einbau unbedingt erforderlich, werden doch gerade hierdurch eindeutig die zugesicherten Eigenschaften dokumentiert. Laut der Bundesanstalt für Straßenwesen und anderer Landesbetriebe für Straßenbau gehört eine solche akustische Qualitätssicherung zum "State of the Art". Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat sich im Rahmen der Erörterung geweigert, eine solche Qualitätssicherung vorzunehmen. Er ginge davon aus, daß das zu verpflichtende Unternehmen genügend Sorgfalt walten lassen werde. Die Untersuchungen von BAST, Landesumweltamt Bayern, Deutscher Asphalt Verband und Anderen sind jedoch der Auffassung, daß dies nicht ausreichen würde.

b.4)

Im Wortprotokoll ist nachzulesen, daß der Antragsgegner den Einwendern den rechtlichen Weg vorgeschlagen hat: Wenn man denn Zweifel habe, könne man ja auf eigene Kosten eine solche Qualitätsüberprüfung vornehmen lassen.

Ein solches Verhalten wird aus Bayern bestätigt, aber gleichzeitig auch von fachlicher Seite her kritisiert. Eine solche Messung

„wird vor Ort nicht geprüft - eine akustische Abnahme erfolgt nicht“ („Neuartige Straßenbelege mindern Straßenlärm“, Rainer Kühne, Bayrisches Landesamt für Umweltschutz 2003).

Will man Eigenschaften einer Deckschicht und ihre Haltbarkeit garantieren, muss man aber, so das Bayrische Landesamt für Umweltschutz, während des Einbaus und unmittelbar nach Einbau eine genaue Überprüfung vornehmen. Es gibt nämlich unangenehme Unwägbarkeiten beim Anbau, denen es vorzubeugen gilt: Besitzt die fertige Straße wirklich die vorausgesetzten Eigenschaften? Um dies zu prüfen, kann nur die tatsächliche akustische Qualität vor Ort bewertet werden. Dies muss messtechnisch überprüft werden. Die akustische Qualität einer Straße wird nicht alleine in der Endfertigung bestimmt, sondern in allen Phasen des Produktes Straße. Bei jedem Bearbeitungsschritt besteht das Risiko, daß Fehler auftreten. Das ist, so das Bayrische Landesamt für Umweltschutz,

„vorsichtig ausgedrückt, man kann es auch deutlicher sagen, was man vor Ort antrifft: Schlamperei, Inkompetenz, nicht eingespielte Mannschaften, mangelhaft ausgebildete und wenig motivierte Arbeiter. In solchen Fällen ist mit unmittelbarer oder mittelbarer Qualitätseinbuße zu rechnen“ (aaO., S. 3)

Ist aber eine Straße erst einmal gebaut, lassen sich Mängel kaum mehr beseitigen. Eine Qualitätssicherung, so das Bayrische Landesumweltamt und die BAST, muss bereits - und das wurde von Klägerseite während der Erörterung bereits vorgetragen - zu Beginn des Projektes einsetzen, denn die Folge von Einbaufehlern bedeutet, daß im Einzelfall die unter Idealbedingungen gewonnenen „Mittelwerte“ nach der Tabelle B der 16. BImSchV oder der RLS-90 erheblich überschritten werden können, das heißt, daß bereits eine neue Decke nicht die akustischen Eigenschaften aufweist, die ihr zugesprochen werden.

b.5)

Das Bayrische Landesumweltamt und die BAST sind ferner der Auffassung, daß eine akustische Bestandskontrolle erfolgen muss. Das Bayrische LUA bringt die Gefahr auf den Punkt:

„Während Menschen im Alter eher etwas leiser treten, werden Straßen infolge des Verschleißes lauter“.

Ergebnis ist: Dieser Verschleiß bleibt ebenfalls unüberprüft, so das Bayrische Landesumweltamt. Ein schlechter Fahrbahnzustand führt aber immer zu Pegelerhöhungen. Dies geht zu Lasten der zugesicherten Eigenschaften.

Der Deutsche Asphalt Verband nennt in diesem Zusammenhang die bei starker mechanischer Beanspruchung auftretenden Kornausbrüche. Diese können sowohl durch Fahrzeuge und das Fahrverhalten als auch durch Witterungseinflüsse entstehen. Da es sich bei der A 40 um eine extrem hoch belastete Straße mit hohem LKW-Anteil handelt, ist damit zu rechnen, daß es gerade hierdurch zu einem erheblichen Verschleiß

kommen wird.

Die Nichtbeachtung der **tatsächlichen** Emissionen durch den Antragsgegner hat zur Folge, daß die Lärmbetroffenen deutlich höhere Immissionen als berechnet werden hinnehmen müssen.

Der Antragsgegner bezieht sich bei seiner Zusage, die Lärmschutzeigenschaften auch nach sechs Jahren zu sichern, auf das ARS Nr. 5/2002. In diesem heißt es, daß die Werte jeweils **berechnet**, nicht gemessen werden. Auf S. 314 heißt es, daß nach sechs Jahren, nach erneuter Berechnung, eventuelle Überschreitungen der erlaubten Werte ermittelt werden. Den Antragstellern ist nicht klar, wie eine mögliche Verschlechterung der zugesicherten Eigenschaften **rechnerisch** ermittelt werden kann. Die BAST und andere Institutionen (siehe oben) halten in einem solchen Fall eine sorgsame **Messung** für erforderlich. Auch der Antragsgegner hätte sich hierfür entscheiden müssen.

Der für Texturen offenporigen Asphalts zuständige Experte der BAST, Herr Ripke, teilte den Antragstellern telefonisch am 07. September 2006 mit, daß es sehr schwer sei, nach sechs Jahren im Einzelfall eine Verschlechterung der Lärmschutzwerte zu ermitteln, auch wenn eine wesentliche Verschlechterung vorliegen würde. Straßen seien Unikate mit mehr oder weniger großen Schwankungen. Im Übrigen würde viel bereits beim Einbau falsch gemacht werden.

Auch diese Unsicherheiten hat der Antragsgegner nicht berücksichtigt.

b.6)

Die Nutzungsdauer offenporigen Asphalts hängt unmittelbar mit der Größe des für das Lärminderungspotenzial erforderlichen Hohlraumgehaltes zusammen. Durch die langjährige und hochfrequente Nutzung erhöhen sich in der Regel die Verdichtungsgrade und verringern sich gleichzeitig auch die Hohlraumgehalte. Es kann hierdurch zu einer

„erheblichen Zerstörung im Gesteinsgemisch des OPA“  
kommen (Optimierung und Qualitätssicherung offenporiger Asphaltdeckschichten, Teil 2: Veränderung der Eigenschaften nach längerer Liegezeit, Kurzbericht zum Forschungsvorhaben FE07.198/2001/CRB des BMVBW, November 2005, S. 6).

Die Stärke der Alterung/Abnutzung hängt auch vom Bindemittelprodukt und von den Herstellungsbedingungen ab. Beides wirkt sich auf die Größe der Splittablösung aus. Darüber hinaus kommt es zu erheblichen Veränderungen durch die Kälteeigenschaften aller Deckschichten des offenporigen Asphalts (s.o.).

Auch wenn in der vorgenannten Untersuchung zusammenfassend eine Verschlechterung der Eigenschaften ermittelt wurde, die noch als „gut bis befriedigend“ zu beurteilen sei, wird dort an anderer Stelle (Seite 12) festgehalten, daß es keine eindeutige Interpretation der Versuchsergebnisse geben kann. In der Untersuchung wird ebenso darauf hingewiesen, daß eine „OPA-Deckschicht“ auf einen mechanischen Angriff empfindlicher reagiert als eine andere Deckschicht. Mechanischer An-



griff meint Beschädigung des Asphalts durch äußere Einwirkung.

Die Antragsteller weisen in diesem Zusammenhang auf die extrem hohe Belastung der A 40 hin, ebenso auf den hohen LKW-Anteil sowie die bereits oben erwähnte Unfallhäufigkeit. Diese drei Faktoren bedingen ein erhöhtes Angriffs- und Beschädigungspotenzial für die Deckschicht.

Bezüglich der tatsächlichen Beschädigung und der hierdurch bedingten Kleinreparaturen bei der jetzt vorhandenen Straßenoberfläche muss betont werden, daß bei Überprüfung vor Ort auf der rechten Fahrspur von Essen kommend bis Bochum etwa 146 Beschädigungsstellen (auf 6 km) sichtbar und hörbar sind. Auf der Gegenseite (6 km) sind es in Richtung Essen 124 Stellen. Die jeweils zweite Spur wurde nicht überprüft, ist aber nach Inaugenscheinnahme nicht ganz so beschädigt und geflickt worden. Die Gefahr von Beschädigungen der Straßenoberfläche in diesem Bereich der A 40 ist jedenfalls offensichtlich sehr hoch. Dies wird sich auch in Zukunft nicht ändern. Zu befürchten ist vielmehr, daß sich durch die zu erwartende erhöhte Glatteisgefahr mehr Unfälle ereignen, so daß das Beschädigungspotential noch höher wird.

Die vorstehende Behandlung des Problemkreises "offenporiger Asphalt" nimmt vergleichsweise viel Raum ein. Das mag zunächst verwundern. Es erscheint aber notwendig, exemplarisch zu zeigen, daß und wie der Antragsgegner (und vorgängig die planenden Behörden) auf den ersten Blick - zumindest für technische Laien, die Rechtsanwälte und Richter in der Regel sind - überzeugende und problemlos erscheinende Regelungen vorstellen, die aber bei genauerer Überprüfung mit Sachverstand zerbröckeln: Die angebliche Problemlösung erweist sich als ungeeignet; sie erfüllt die selbst gesetzten Maßstäbe der Planverfasser nicht und wirft mehr Probleme auf als sie löst. Das ist umso bedenklicher, als die Planungsbehörden im vorliegenden Fall im Anhörungsverfahren und durch zahlreiche Einwendungen sehr intensiv auf die Problemlage hingewiesen wurden und sich ohne Weiteres über die vorgetragenen Bedenken hinweggesetzt haben.

Das gilt nicht nur bezüglich der Problematik des Straßenbelags und seiner Folgen, sondern genau so - und streckenweise mit erheblich weiter reichender Bedeutung - für zahlreiche andere Planbereiche.

Es ist Aufgabe der Gerichte, im Rahmen der Rechtskontrolle der Exekutive jedenfalls dann, wenn hierfür ausreichende Nachweise vorliegen, einem solchen Vorgehen Einhalt zu gebieten.

## b) Bezugnahme auf die RLS-90

aa) In der RLS-90 wird der Einfluss der Straßenoberfläche auf die Geräuschemission des LKW-Verkehrs dem des PKW-Verkehrs gleichgesetzt. Neuere Untersuchungen belegen jedoch, daß hierdurch eine erhebliche Ungenauigkeit in den Ergebnissen entsteht. Lastkraftwagen sind nämlich um ein Vielfaches lauter als Personenkraftwagen (Motorgeräusch, Abrollgeräusch usw.). Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat es im Rahmen der Erörterung abgelehnt, diesen Aspekt zu berücksichtigen (siehe Wortprotokoll).

- bb) Dr. Wolfgang Richter von der Universität Bayreuth (Lehrstuhl für Experimentalphysik IV) bestätigt in einer von ihm verfassten Studie, in der es zum Teil um die korrekte Erfassung der LKW-Lärmpegelwerte ging, daß hohe Pegelminderungen für LKW nie nachgewiesen wurden und deshalb gemäß Fußnote zur BImSchV auch nicht nach bisheriger Regelung angewandt werden dürfen (der LKW-Verkehr verursacht etwa zehnfach höhere Lärmemissionen als der PKW-Verkehr). Der Antragsgegner hat diese Zusammenhänge und Erkenntnisse nicht berücksichtigt. Er ist daher von falschen Emissionswerten ausgegangen, so daß auch die hierauf aufbauenden Immissionswerte falsch - nämlich erheblich zu niedrig - sind.
- cc) Die RLS-90 darf gemäß Fußnote zu Tabelle 4 nur bei solchen Straßenoberflächen angewandt werden, für die eine dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist, um gegebenenfalls einen negativen Korrekturfaktor berücksichtigen zu können. Die dauerhafte Lärminderung ist jedoch für offenporigen Asphalt noch nicht in der behaupteten Form nachgewiesen. Auch fehlt es an der Zusicherung der unverzichtbaren Endkontrolle.
- dd) Die Gleichsetzung von Personen- und Lastkraftwagen in der RLS-90 ist auch aus einem anderen als dem oben genannten Grund unzulässig: PKW-Geräusche rangieren im Frequenzbereich 1.000 Hz bis 2.000 Hz, LKW-Geräusche im Frequenzbereich 600 Hz bis 800 Hz. Es gilt: Je tiefer die Frequenz, desto lauter das Geräusch.
- ee) Hinzu kommt noch der Umstand, daß für offenporigen Asphalt die Lärmschutzeigenschaften zugesichert werden, ohne den Frequenzbereich unter 1000 Hz berücksichtigt zu haben. Auch deshalb muß es zwangsläufig zu falschen Emissionswerten kommen.

Im Rahmen von Geräuschpegelmessungen wurde eine objektive Messmethode entwickelt, mit der die verschiedenen Geräusche in Dezibel (dB) für einzelne Frequenzen gemessen werden. Sehr hohe und sehr tiefe Töne können vom menschlichen Ohr nicht so gut wahrgenommen werden, daher hat man die Messeinheit dB(A) eingeführt. Hierbei wird das zu messende Geräusch so gefiltert, wie das menschliche Ohr es hören würde, wobei dem Bereich von 1.000 bis 4.000 Hz besonderes Gewicht zukommt. Insoweit ist die dB(A)-Geräuschpegelmessung sinnvoll, weil sie das Maximum der PKW-Reifengeräusche, die bei ungefähr 1.000 Hz bis 2.000 Hz liegen, wirkungsvoll erfasst.

Das Maximum der Geräuschemissionen von LKW-Reifen hingegen liegt bei ungefähr 600 bis 800 Hz. Insoweit kann durch die dB(A)-Geräuschpegelmessung das Maximum der Geräuschentwicklung von LKW-Reifen überhaupt nicht erfasst und abgebildet werden. Legt man die dB(A)-Messung der RLS-90 zugrunde, kommt es zu einer einseitigen Betonung der Messung der Geräuschentwicklung durch PKW-Reifengeräusche. Die Geräuschemission von LKW-Reifen hingegen wird durch diese Messmethode nicht berücksichtigt. Die Ergebnisse bilden also nicht die reale Situation ab. Hinzu kommt folgender Aspekt: Der geplante offenporige Asphalt dämmt vor allem Reifengeräusche über 1.000 Hz. Insoweit ist er nicht in der Lage, gerade das Maximum der

Geräuschemission von LKW-Reifen sinnvoll zu dämmen.

- ff) Aufgrund der vorstehenden Defizite wären die Emissions- und Immissionswerte neu zu bestimmen, bevor eine tragfähige Abwägung möglich ist und bevor geklärt werden kann, ob die neuen Ergebnisse eine bloße Planergänzung zulassen oder ob grundsätzlichere Planänderungen bis hin zur Ablehnung des Antrags auf Planfeststellung erforderlich sind. Die Antragsteller gehen - selbst ohne Berücksichtigung aller anderen Planungsmängel, die zusammen genommen erst recht zu einem solchen Ergebnis führen - von der zweiten Alternative aus.

## **8. Überprüfung der Auswirkungen des Vorhabens auf die menschliche Gesundheit (auch und insbesondere in Bezug auf Lärmwirkungen)**

Der Antragsgegner behauptet, daß die Städte Essen und Bochum keine Einwände bezüglich der gesundheitlichen Belange der Bevölkerung gehabt hätten. Er bezieht sich dabei auf die §§ 5 und 8 ÖGDG. Weder das Bochumer Gesundheitsamt noch eine andere relevante umweltmedizinische Behörde wurden aber im Erörterungsverfahren um eine Stellungnahme gebeten. Dieser Missstand wurde erst durch nachdrückliches Fragen seitens der Einwender aufgedeckt. Zunächst hieß es, es sei eine vom Gesetzgeber geforderte umweltmedizinische Prüfung vorgenommen. Dann stellte sich heraus, daß die Stadt Bochum das Gesundheitsamt nicht um eine Stellungnahme gebeten hatte. Schließlich sagte der Vertreter des Regierungspräsidenten, für ihn sei es

„unerheblich, ob überhaupt ein medizinischer Gutachter von der Stadt Bochum hinzugezogen worden ist“.

Somit wurde weder eine allgemeine medizinische noch eine umweltmedizinische Beurteilung des Planvorhabens vorgenommen. Die Gesundheitsverträglichkeit des Vorhabens wurde somit nicht, jedenfalls nicht auf einer auch nur halbwegs ausreichenden Tatsachenbasis, überprüft. Das wäre jedoch zwingend erforderlich gewesen; die Prüfung gehört - insbesondere vor dem Hintergrund der Rechtsentwicklung (vgl. etwa die Umgebungslärmrichtlinie der EG mit Umsetzung in deutsches Recht) - zum Kernbereich der zu klärenden Auswirkungen des Vorhabens auf den Menschen.

Wären die Gesundheitsbehörden ordnungsgemäß beteiligt worden und hätten sie vollständige und zutreffende Informationen über die Planung erhalten, hätten sie negative Stellungnahmen abgegeben, die bei korrekter Einstellung in die Abwägung zur Ablehnung des Planfeststellungsantrags geführt hätten.

Das gilt insbesondere deshalb, weil neuere Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung, die dem Antragsgegner bekannt sein müssen und die er im Rahmen der Abwägung hätte berücksichtigen müssen, eine zunehmende Relativierung der (noch) geltenden immissionschutzrechtlichen Lärm-Grenzwerte bewirken:

- a) Es kann kein ernsthafter Zweifel mehr daran bestehen, daß Störungen des nächtlichen Schlafes in besonderer Weise die Gesundheit und die darüber hinausgehende gesundheitsbezogene Lebensqualität beeinträch-

tigen.

- b) Für die Bewertung von Lärmbelastungssituationen kommt, neben dem äquivalenten Dauerschallpegel, der Häufigkeit, der Dauer und der Lautstärke einzelner Schallereignisse eine wesentliche Bedeutung zu.
- c) Nur eine gesamthafte Betrachtung ermöglicht einen zureichenden Schutz der Bevölkerung. Mit der geltenden, Lärmquellen extrem separierenden Betrachtungsweise, werden sehenden Auges die Sanierungsfälle von morgen produziert. (Gerade im vorliegenden Fall werden dann auch zukünftige Lärmaktionspläne eingetretene und zukünftige Gesundheitsschäden nicht mehr beseitigen und die Einhaltung dringend erforderlicher neuer Grenzwerte nicht garantieren können - ein Fall der nicht eintreten darf. So hat das Bundesverwaltungsgericht bezüglich der Luftreinhaltung entschieden, es sei

"zu verhindern, dass durch ein Planvorhaben vollendete Tatsachen geschaffen werden, die durch das Instrumentarium der Luftreinhaltung nicht wieder zu beseitigen sind und es deswegen ausschließen, dass die vorgegebenen Grenzwerte eingehalten werden können. Denn die Anwendung nationalen Rechts darf nicht zu einem Verstoß gegen Gemeinschaftsrecht führen, und zwar unabhängig davon, ob das Gemeinschaftsrecht unmittelbar anwendbar ist oder nicht (EuGH, Slg. 1999, 2517 Rz. 30)" [Urteil vom 26.05.2004 - 9 A 6/03 -].)

- d) Der Lärm gleichartiger Quellen ist stets und zwingend summativ zu bewerten. Daher darf ein geplanter Verkehrsweg nicht mehr ohne Berücksichtigung des vorhandenen, ebenfalls einwirkenden Straßenverkehrs- und sonstigen Umgebungslärms (sogenannte Vorbelastung) bewertet werden.
- e) Bei Lärmquellen unterschiedlicher Art ist eine qualitative, auf den Akzeptor beziehungsweise auf das Schutzgut bezogene Betrachtungsweise geboten. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, daß unterschiedliche Belastungen „kumulieren“ können, so daß lärmfreie Intervalle durch andere Lärmquellen ausgefüllt werden.

Der Antragsgegner hat die vorstehenden Grundsätze nicht berücksichtigt beziehungsweise nicht dafür Sorge getragen, daß sie berücksichtigt werden. Ihm standen daher keine tragfähigen Abwägungsgrundlagen im Lärmbereich zur Verfügung.

Zusätzliche Informationen zu den insoweit anstehenden Fragen enthält unter anderem die Publikation "Die Umgebungslärmrichtlinie und ihre Umsetzung in deutsches Recht" von Feldmann (in Martin Oldiges [Hrsg]: Umweltqualität durch Planung, 2005, S. 77ff.).

## 9. Tunnellösung, Einhausung

Der Antragsgegner scheint in seiner Klageerwiderung vom 27. Juni 2006 (S. 5) davon auszugehen, die Antragsteller hätten die Einhausung oder Tunnelausführung für den **gesamten** planfestgestellten Bereich verlangt. Das ist

falsch. Auch nach Auffassung der Antragsteller wäre etwa eine Einhausung für den Bereich Real-Parkplatz sowie einiger weiterer Gewerbebetriebe nicht notwendig. Die im Anhörungsverfahren geforderten Schallschutzmaßnahmen dienen vor allem dem Schutz der dort Wohnenden und nicht der dort manchmal einkaufenden Menschen.

Der Beklagte versucht weiterhin, unzulässige Kostenvergleiche als rechtlich haltbar darzustellen. Im Falle der Forderung der Anhörungsbehörde nach einer Deckelung, die der Antragsgegner im angefochtenen Beschluß zurückweist (unter 5.4.3.2.2), war ausschließlich nur auf die Einwendung des Antragstellers zu 1 und dessen Betroffenheit Bezug genommen worden. (Nur) an dieser Stelle verläuft die Trasse in **Tallage**, so daß die "Gegen"gründe des Antragsgegners in's Leere gehen..

Die tatsächlichen Kosten der Tunnelanlage in Gelsenkirchen mögen gegebenenfalls in der angegebenen Höhe angefallen sein. Das Bauwerk in Gelsenkirchen ist aber eine sogenannte "Landschaftsbrücke". Über diesen Tunnel/diese Brücke führen einige Straßen und Wege; außerdem ist auf dem Deckel eine Bepflanzung zu finden. Das wird der Antragsgegner nicht bestreiten können. Diese besonderen Ausstattungen bedingen eine besondere, teurere Bauausführung. Der Kostenvergleich des Antragsgegners ist daher auch aus diesen Gründen nicht haltbar.

Nur nebenbei soll erwähnt werden, daß die Kosten des Gelsenkirchener Tunnels zum großen Teil aus Mitteln der Städtebauförderung NRW, jetzt Stadtumbau West, gezahlt wurden.

Zu würdigen ist auch die Tatsache, daß Herr Minister Wittke die Tunnellösung in Gelsenkirchen-Erle einerseits begrüßt -

"Diese Lösung ist ein Gewinn an Lebensqualität für Erle. Die Lärmabschirmung durch den Tunnel und die ergänzenden Lärmschutzwände sorgen dafür, daß die Menschen künftig ruhiger leben und insbesondere ruhiger schlafen können." -  
und andererseits als Beklagter im vorliegenden Verfahren eine solche Lösung als erheblich zu teuer darzustellen versucht.

## **10. Abschnittsbildung**

Erstaunlicherweise geht der Antragsgegner auf die in den Nummern 21 bis 31 der Antragsbegründung vorgetragene Angriffe gegen die Abschnittsbildung, die er in B 5.4.4 des Planfeststellungsbeschlusses zu begründen versucht hat, mit keinem Wort ein. Auf den Vortrag wird hier noch einmal ausdrücklich verwiesen. Offensichtlich hat der Antragsgegner dem nichts entgegenzusetzen. Es wird ihm auch zukünftig nicht möglich sein, den vielfach belegten und in zahlreichen Planungsunterlagen verschiedener Art dokumentierten untrennbaren Zusammenhang mit der "Bochumer Lösung" überzeugend zu leugnen.

Es geht nach wie vor nicht an, die Verkehrsprognosen unter der Voraussetzung einer vollständig realisierten "Bochumer Lösung" erstellen zu lassen, auf dieser Basis auch alle Lärm- und Luftschadstoffbelastungen zu berechnen (wenn auch aus anderen Gründen fehlerhaft), dann aber den selbst untrennbar hergestellten Zusammenhang zu bestreiten.

Es geht auch nicht an, die Gefahr eines "Planungstorsos" mit der Begründung zu verneinen, daß es

"im schlimmsten Fall, dass die beiden benachbarten Abschnitte nicht ausgebaut werden sollten, ... eben nur auf einer Strecke von gut drei Kilometern zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses (käme)" (S. 71 PFB).

Eine solche Argumentation verkennt, daß ein zusätzlicher Fahrstreifen für einen nur kurzen Abschnitt notwendig zu ständigen Beschleunigungs- und Bremsvorgängen am Anfang und Ende der ausgebauten Strecke (mit entsprechenden Folgen für die Lärm- und Schadstoffbelastung) und zu erheblich erhöhter Unfallgefahr - insbesondere durch die erzwungenen Einfädungsvorgänge am Ende der Strecke - führen würde. Von "Verbesserung des Verkehrsflusses" könnte keine Rede sein.

### **Abschnitt D Schlußbemerkung**

Nach allem muß es bei der Begründetheit des Antrag vom 24. April 2006 bleiben. Der Antragsgegner hat es - soweit er es überhaupt versucht hat - nicht vermocht, die Angriffe gegen den festgestellten Plan zu widerlegen. Die grundsätzlichen Mängel bereits (aber nicht nur) bei der Erstellung der Grundlagen und Ausgangsdaten der Planung lassen ihn als Ganzes rechtswidrig werden; eine bloße Planergänzung kommt bei dieser Sachlage nicht in Betracht.

Zwei Abschriften sind beigelegt.

Werner Robbers  
Rechtsanwalt

**Anlagen**