



Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo

Mitglied der NRW Landesarbeitsgemeinschaft Bürgerinitiativen gegen A 44 / DüBoDo

An die
Bezirksregierung Arnsberg
Seibertzstraße 1

59821 Arnsberg

Sprecher: Wolfgang Czapracki-Mohnhaupt

Schadowstraße 12
44801 Bochum
☎ (0234) 38 32 95
✉ czmbo@web.de

Eckhard Stratmann-Mertens

Schadowstraße 12a
44801 Bochum
☎ (0234) 38 74 70
✉ Stratmann-Mertens@gmx.de

2. April 2002

Einwendungen

der Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo

gegen die

Planfeststellung für den Neubau der A 44

von Bau-km 19 + 980 bis Bau-km 22 + 860

gemäß öffentlicher Bekanntmachung

Nr. 16 / 02 der Stadt Bochum

Hiermit erheben wir, die Mitglieder der Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo, *Einwendungen gegen Planung, Bau und Planfeststellung* für den Neubau der A 44 als solche. Unsere Einwendungen richten sich gegen jede Ausführung der A 44, gleichgültig auf welcher Trasse und in welcher Form.

Darüber hinaus richten sich unsere Einwendungen auch gegen das Verfahren und die *Art und Weise der geplanten Realisierung*. Selbst wenn man unterstellen würde, die A 44 wäre als solche sachgerecht, zeigt die vorgelegte Planung derartig viele Rechtsbrüche, Unzulänglichkeiten und Fehler, dass die A 44 jedenfalls so unter keinen Umständen realisiert werden kann und darf.

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

Soweit in unserem Einwendungsschreiben Änderungs- und / oder Verbesserungsvorschläge bei einer Realisierung gemacht werden, bedeutet dies *keine* Zustimmung zum Bau der A 44, sondern lediglich einen *Beitrag zur Schadensminimierung* unter besonderer Berücksichtigung unserer Rechte und rechtlich geschützten Interessen.

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

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

Planung und Realisierung des Neubaus der A 44 sind kein Beitrag zum Allgemeinwohl, sondern stehen in *Widerspruch zum Allgemeinwohl.*

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

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

Teil A

A. 1. Bedarfsangabe

A. 1. 0 *Die jüngste Bedarfsanmeldung der Landesregierung von Teilstrecken der A 44 (Essen/Dilldorf bis AK Bochum/Witten) für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans erfolgte unter Verstoß gegen die gesetzlichen Bestimmungen zur Planfeststellung.*

Wir fordern unverzüglich Akteneinsicht in die Anmeldung der Landesregierung von folgenden Autobahnstrecken für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans:

?? *A 44-Verbindung von Essen/Dilldorf (B 227n) bis AK Bochum/Witten (A 43 / A 44)*

?? *Maßnahmen der „Bochumer Lösung“ einschließlich der „Querspange A 44“.*

Wir erwarten unverzüglich Aufschluss darüber, ob die Aufstufung des Bochumer Außenrings (ab Netzverknüpfung A 44 bis zur A 40 in Bochum-Stahlhausen) zur Bundesautobahn ebenfalls beantragt worden ist.

Die oben genannte Bedarfsanmeldung der Landesregierung NRW erfolgte am 13.03.2002, also nach Beendigung der Planauslegung für die „Querspange A 44“.

Mit der Doppelbeantragung der „Querspange A 44“ einmal im Rahmen der großräumigen A 44-Verbindung Aachen-Kassel als auch im Rahmen der „Bochumer Lösung“ ist eine erhebliche Irreführung der Bevölkerung in Bochum verbunden. In zahlreichen Erklärungen führender Kommunal- und Landespolitiker (v.a. Ministerpräsident W. Clement) und noch im Beschluss des Rates der Stadt Bochum vom 31.01.2002 zur Aufstufung des Außenrings zur Bundesautobahn ist der Bevölkerung immer wieder suggeriert worden, die „Bochumer Lösung“ sei **die Alternative** für den Weiterbau der A 44 von Bochum nach Velbert. Vertrauend darauf haben zahlreiche AnwohnerInnen des Außenrings und BürgerInnen des Bochumer Südens auf eine Einsichtnahme in die ausgelegten Pläne und die Einreichung einer Einwendung verzichtet.

Dieses Vorgehen der Landesregierung - gleichzeitig Planfeststellungsbehörde - ist rechtsfehlerhaft.

A. 1. 1 Das Planfeststellungsverfahren

trägt unzulässigerweise den Arbeitstitel „Neubau der A 44“.

Nach der im Erläuterungsbericht ausgewiesenen planerischen Zielsetzung und der Bedarfsbegründung handelt es sich bei der sogenannten „Querspange“ nicht um einen Abschnitt der A 44 / DüBoDo, sondern um ein Teilstück der aus

insgesamt drei Bausteinen bestehenden sogenannten „Bochumer Lösung“.

Lediglich auf Blatt 1 des Erläuterungsberichts unter der Überschrift „Allgemeines zur Baumaßnahme“ finden sich Ausführungen zur ursprünglichen Gesamtplanung der A 44 als „Südtangente Ruhrgebiet“ bzw. „Städteschnellverbindung DüBoDo“, zu bereits gebauten und bereits unter Verkehr stehenden Abschnitten der A 44 sowie zu Ausweisungen der A 44 in verschiedenen Bundes- und Landesplänen. Hier findet sich auch ein Hinweis auf den gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, in dem die Gesamtbaumaßnahme der A 44 als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft ist.

Auf Blatt 2 des Erläuterungsberichts wird dann der Übergang zur sogenannten „Bochumer Lösung“ geschaffen, indem die „Querspange A 44“ als ein Teilstück dieses Maßnahmenpakets bezeichnet wird. Danach wird auf Seite 2 die Bedeutung der „Querspange“ als eines von drei Elementen der „Bochumer Lösung“ hervorgehoben. Die weiteren Ausführungen beziehen sich ausschließlich auf die Bedeutung der „Querspange“ als Teilstück dieses Maßnahmenpakets. Die sodann benannten Planungsziele beziehen sich stets auf das Gesamtmaßnahmenpaket, nicht aber gesondert auf die „Querspange“. Unter der Überschrift „Planerische Zielsetzungen und Bedarf“ wird bei der Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse ausschließlich auf die besondere Bedeutung des Gesamtpakets der sogenannten „Bochumer Lösung“ verwiesen.

Die zur Begründung der planerischen Zielsetzung und des Bedarfs unter dem Gesichtspunkt „unzureichende Verkehrsverhältnisse“ eingeholten Verkehrsgutachten der Ingenieurgruppe IVV Aachen sind laut Erläuterungsbericht sämtlich zur „Bochumer Lösung“ erstellt worden. Die Untersuchungen

beschränken sich auf den Bochumer Raum. Die Prognosen werden alternativ für den Fall der Verwirklichung der „Bochumer Lösung“ und ohne Verwirklichung der „Bochumer Lösung“ erstellt. Ziel der Umsetzung der drei Bausteine der „Bochumer Lösung“ ist die Anhebung der Leistungsfähigkeit im gesamten Bochumer Straßensystem durch Reduzierung des Anteils überlasteter Straßen im Bereich Bochum. Die sogenannte „Bochumer Lösung“ wird sodann auf Blatt 3 als eine „Verbindungs**alternative** für den West-Ost-Verkehr im südlichen Ruhrgebiet“ bezeichnet.

Auf Blatt 5 des Erläuterungsberichts wird dann – quasi als nicht unerwünschter Nebenzweck - eine bessere Anbindung des Stadtgebiets Bochum an das überregionale Straßennetz sowie eine Anbindung für den Verkehr zum Opelwerk I im Bereich der Querspange benannt.

Über die Zielsetzung der Gesamt-DüBoDo / A 44 findet sich im gesamten Erläuterungsbericht mit Ausnahme der oben genannten Ausführungen auf Blatt 1 kein Wort. Der Arbeitstitel „A 44“ zieht sich zwar durch den gesamten Erläuterungsbericht, insbesondere als Kennzeichnung im unteren Bereich einer jeden Seite. An keiner Stelle ist aber ausgeführt, dass die sogenannte „Querspange“ die Zielsetzungen der „Gesamt-DüBoDo-Planung“ in einem Teilabschnitt im Bochumer Süden zwischen Autobahnkreuz A 43 / 44 und Bochumer Außenring übernehmen soll.

A. 2. Abschnittsbildung

A. 2. 2 Die „Querspange“ stellt eine offensichtlich unzulässige Abschnittsplanung dar. Sie hat

keine eigene Verkehrsfunktion und setzt im Anschlussbereich Außenring unzulässige Zwangspunkte für einen späteren DüBoDo / A44-Weiterbau durch den Bochumer Süden.

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

Einerseits dürfen die Teilabschnitte nicht ohne sachlichen Bezug auf eine konzeptionelle Gesamtplanung gebildet werden. Andererseits bedarf der jeweilige Streckenabschnitt der eigenen Rechtfertigung. Der jeweilige Teilabschnitt muss eine insoweit selbständige Verkehrsfunktion besitzen. Dies ist nur der Fall, wenn der Teilabschnitt auch dann noch planerisch sinnvoll ist und bleibt, wenn sich die Verwirklichung der Gesamtplanung verzögert oder schließlich ganz aufgegeben werden sollte.

Unter dem Gesichtspunkt der durch den Erläuterungsbericht vorgegebenen Gesamtkonzeption der „Bochumer Lösung“ kommt der „Querspange“ gerade keine selbständige Verkehrsfunktion zu. Ohne Bau des Westkreuzes reduziert sich die Bedeutung der Querspange auf eine bloße Verbindung zwischen A 44 und Bochumer Außenring, quasi als „Opel-Südumgehung“. Eine Verbindung zwischen Autobahnkreuz A44/43 und Bochumer Außenring besteht aber bereits heute durch die „Opel-Nordanbindung“ über die Wittener Straße.

Im Bereich der Verflechtungsstrecke von A 44 / DüBoDo und Außenring an der Steinkuhlstraße würden Zwangspunkte geschaffen, die mit den Feststellungen in der Umweltverträglichkeitsstudie 1991 (UVS 1991) zur Gesamt-DüBoDo / A44 nicht vereinbar wären.

Die Trasse der Querspange/A 44 soll sich im Anschlussbereich Steinkuhlstraße zwischen die auseinandergezogenen Fahrspuren des Außenrings „schieben“. Die Fahrspuren der A 44 sollen parallel zu den Fahrspuren des Außenrings bis zur Unistraße verlaufen, wo die Fahrspuren des Außenrings zu Auf- und Abfahrspuren zur Universitätsstraße werden sollen, während die Fahrspuren der A 44 dann in die dort weiter verlaufenden Fahrspuren des Außenrings übergehen sollen.

Für eine solche Trassenführung ist in der UVS 1991 zur Gesamt-DüBoDo / A 44 bereits ausgeführt: *„ ...ergeben sich allerdings im Bereich Bochum durch die Überlagerung von A 44 und Außenring Bochum im Bereich des Sheffieldrings (heute Nordhausenring) erhebliche Probleme hinsichtlich der Bewältigung der Verkehrsmengen unter Sicherstellung der Abbiege- und Verflechtungsvorgänge. Ein tragfähiges Konzept ist nur als Mehrebenenlösung denkbar“* (Seite 508). Die nach der UVS 1991 vorgesehene Trasse der A 44 *„unterfährt den Sheffieldring“* (Seite 513). Die A 44 wird nach dieser Variante mit dem Außenring in keiner Weise verknüpft. Die A 44 wird unterhalb des Außenringes als eigenständige Trasse fortgeführt.

Die UVS 1991 hat damit bereits festgelegt, dass die mit der „Querspange“ geplante Verflechtung von A 44 mit Außenring bereits dem Grunde nach abzulehnen ist.

Wird die Planung der „Querspange“ umgesetzt, wird im Bereich Steinkuhlstraße und von dort im weiteren Verlauf bis zu Universitätsstraße ein Zwangspunkt gesetzt, der die nach der UVS 1991 allein sozial verträgliche Trasse nicht mehr zulässt. Ist erst eine Verflechtung von Außenring und A 44 erfolgt, ist die Führung einer eigenständigen Trasse unterhalb des Außenrings nicht mehr möglich. Mit einer Entscheidung für die „Querspange“ würde im Bereich Steinkuhl eine

laut der UVS 1991 unverantwortliche Trassenführung für den DüBoDo / A44-Weiterbau durch den Bochumer Süden bereits heute festgeschrieben.

A. 2. 3 Die einzelnen Maßnahmen der sogenannten „Bochumer Lösung“ müssen in einem einheitlichen Planfeststellungsverfahren festgestellt werden.

Der „Querspange“ kommt als Bestandteil der „Bochumer Lösung“ keine eigenständige Verkehrsfunktion zu.

Ohne Umsetzung der „Westkreuz“-Planung würde auch der Außenring, und damit auch die „Querspange“ über keine Verbindung zur A 40 im Westen verfügen. Die Verkehrsfunktion der „Querspange“ steht und fällt mit der Verbindung zur A 44 und insbesondere der Verbindung des weiteren Außenrings mit der A 40. Bei Nichtweiterverfolgung der Westkreuzplanung würde auch die Berechtigung der „Querspange“ entfallen.

Da nur sämtliche drei Bestandteile die Gesamtkonzeption der „Bochumer Lösung“ rechtfertigen, muss die Planfeststellung für sämtliche drei Bausteine in einem einheitlichen Planverfahren erfolgen. Dies ist auch unter Rechtsschutzgesichtspunkten für die betroffenen BürgerInnen erforderlich. Wer sich gegen die Gesamtkonzeption der „Bochumer Lösung“ wendet, muss in jedem der drei Planverfahren Einwendungen erheben. Dabei kann aber nicht verhindert werden, dass durch die zeitlich zuvor eingeleiteten Planverfahren bereits Zwangspunkte gesetzt werden, die für die weiteren Abschnitte keine Wahlmöglichkeit mehr zulassen.

**A. 2. 4 Der Erläuterungsbericht enthält für
den sich östlich an den Planungsbereich der „Quer-
spange“ anschließenden Abschnitt falsche Angaben.**

Nachdem als östlicher Abschnittsendpunkt für die „Quer-
spange“ der östlich der Schattbachstraße gelegene Bau-km
22+860 benannt worden ist, heißt es auf Blatt 1 des Erläute-
rungsberichts weiter: „ Der östlich angrenzende Abschnitt ist
bereits unter Verkehr.“

Der sich östlich des geplanten Teilstücks bei Bau-km 22+860
anschließende Abschnitt der A 44 ist **nicht** bereits unter
Verkehr.

Der sich östlich bei Bau-km 22+860 anschließende, bis un-
gefähr Bau-km 23+350 reichende Bereich ist nicht einmal
erkennbar als DüBoDo / A 44-Trasse ausgebaut.

**A. 2. 5 Für den östlichen Anschlussbereich
zur „Querspange“ von Bau-km 22+860 bis ca. Bau-km
23+400 besteht kein Baurecht. Er muss neu planfest-
gestellt werden.**

Zwar existiert ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss
zur EB 51 vom 24.1.1969. Dieser hat im Rahmen der Pla-
nung der Anschlussstelle der EB 51 /Schnellweg DüBoDo
auch den Bereich des „Schnellweges DüBoDo“ vom Auto-
bahnkreuz Witten bis zum Bau-km 22+860 verbindlich fest-
gestellt.

Wesentliche Bauarbeiten sind in diesem Bereich aber bis
heute nicht erkennbar. Tatsächlich wird der Bereich zum

großen Teil als Deponie für Gartenabfälle benutzt. Zum Teil dient dieser Bereich seit Jahrzehnten als Pferdekoppel. Auf der Trasse ist eine Pferdehalle errichtet worden.

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

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

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

Auch möglicherweise einmal aufgenommene Arbeiten zur Durchführung des Planfeststellungsbeschlusses wären zumindest vor 20 oder gar 25 Jahren unterbrochen worden. Über die möglichen Arbeiten am Unterbau und Kanal hinaus sind keine weiteren Arbeiten in diesem planfestgestellten Bereich erkennbar durchgeführt worden. Die bis heute durchgeführte Nutzung des Trassenbereichs erweckt seit Jahrzehnten den Eindruck, dass dort keine Straße mehr gebaut werden soll.

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

Die Befristung soll insbesondere der Tatsache Rechnung tragen, dass mit zunehmendem zeitlichen Abstand vom Zeitpunkt der planerischen Entscheidung deren tatsächliche und rechtliche Grundlagen insbesondere angesichts der enteignungsrechtlichen Vorwirkung stetig zweifelhafter werden können. Mit der gesetzlich vorgesehenen zeitlichen Begrenzung soll zudem nicht nur eine übermäßige Bindung der vom Plan Betroffenen, sondern auch der beteiligten Behörden selbst verhindert werden.

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

Angesichts dieser Zielsetzung der Befristung kann nämlich nicht von einer unbegrenzten Umsetzbarkeit des einmal rechtskräftig gewordenen Planfeststellungsbeschlusses ausgegangen werden. Auch die – gegebenenfalls nur rein vorsorglich – begonnenen Arbeiten zur Durchsetzung des Planfeststellungsbeschlusses können kein unendliches Planungsrecht begründen. Hier ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die jeweils geltenden Planungsvorschriften einer ständigen Änderung unterliegen. Seit 1969 haben sich zahlreiche Vorschriften – z.B. zu Grenzwerten für Lärmimmissionen - geändert.

Die Frage, ob ein Vorhaben, mit dessen Durchführung begonnen worden ist, endgültig aufgegeben worden ist, darf aber nicht allein dem Träger des Vorhabens überlassen blei-

ben. Entscheidend ist, ob bei verständiger Würdigung aller Umstände des Falles, seien sie rechtlicher, technischer, ökologischer, wirtschaftlicher, finanzieller oder auch politischer Natur, mit einer Ausführung des Vorhabens entsprechend dem festgestellten Plan noch gerechnet werden kann oder nicht.

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

Bis 1995 schlossen die regierenden Parteien sowohl auf Landes- als auch auf Kommunalebene den Fortbau der A 44/ DüBoDo über das Autobahnkreuz A 43/44 hinaus aus. Politisch war der DüBoDo/A 44-Durchbau durch Bochum vom Tisch.

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

Bei der Frage nach der endgültigen Aufgabe des Vorhabens ist auch zu berücksichtigen, dass der Planfeststellungsbeschluss für den Trassenbereich der A 44 vom Autobahnkreuz Witten/Bochum im Rahmen der Feststellungen zur EB 51 erfolgte. Die Planfeststellungen zur DüBoDo erfolgten **nicht** zur Feststellung eines weiteren Abschnitts der DüBoDo. Sie erfolgten gelegentlich der Planfeststellung zum EB 51-Bau. Sie waren erforderlich, weil Kreuzungsbereiche und Anschlussstellen im Bereich der EB 51 geplant werden muss-

ten, die sich wiederum auf die ausgewiesene Trasse der DüBoDo auswirkten. Der Planfeststellungsbeschluss 1969 hatte deshalb in erster Linie den Bau der EB51 zum Ziel.

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

Für die Aufgabe der Durchführung des 1969 planfestgestellten DüBoDo/A44-Teilstücks erlangt entscheidende Bedeutung schließlich die Tatsache, dass die sogenannte „Querspange“ nach den Zielvorgaben im Erläuterungsbericht **gerade nicht** als Abschnitt der A44 geplant ist, sondern vielmehr als Bestandteil der sogenannten „Bochumer Lösung“ gebaut werden soll. Wird für einen sich anschließenden Abschnitt ein anderer Zweck zur Rechtfertigung des Straßenbaus angegeben, kann sich der Straßenbaulastträger für den planfestgestellten Teil nicht auf den vor Jahrzehnten einmal festgestellten Plan berufen.

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

Die einmal obsolet gewordene Planung lebt auch dann nicht wieder auf, wenn die Gesamtkonzeption des DüBoDo / A 44-

Durchbaus bis Velbert aus politischen Erwägungen oder zur Beseitigung der auf dem Außenring durch die „Bochumer Lösung“ geschaffenen Überlastung wieder aufgegriffen wird.

A. 2. 6 **Bestritten wird, dass das Verfahren für den Bereich von der Markstraße bis zum Bau-km 22+860 aus dem Jahre 1978 abgeschlossen worden ist.**

Ein Planfeststellungsbeschluss ist nicht ergangen. Das Verfahren ist auch nicht eingestellt worden. Zumindest ist uns hiervon nichts bekannt.

A. 3. Öffentliche Bekanntmachung

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

A. 3. 7 **Der Hinweis der „Öffentlichen Bekanntmachung“ auf die Planunterlagen ist fehlerhaft, weil die erforderlichen Planunterlagen öffentlich *nicht* vollständig ausgelegt worden sind.**

Beispielsweise fehlen folgende Unterlagen:

- ?? **Die Gutachten.** Diese enthalten planungsrelevante Angaben. Wäre dies nicht so, hätten die Gutachten auch nicht erstellt werden müssen. Der Antrag vom 05.03.02 auf kurzfristige Ausleihe über eine Anwaltskanzlei wurde vom „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ abgelehnt.
- ?? **Die statischen Berechnungen.** Diese betreffen die Einwender als Eigentümer, Mieter/(Ver)Pächter/Nutzer/Anlieger/Wasserberechtigte.
- ?? Es fehlen auch **Höhenpläne** der Trasse im Vergleich zur umgebenden Bebauung – was auch im Rat der Stadt Bochum ausdrücklich gerügt wurde. ¹

Die Unvollständigkeit der ausgelegten Planunterlagen ergibt sich auch indirekt aus dem Planfeststellungsbeschluss des Ministers für Wohnungsbau und öffentliche Arbeiten des Landes Nordrhein-Westfalen (-IV A 3-32-03/252-3310/68 vom 24.01.1969 betreffend Ersatz-Bundesstraße 51 – heute A43 – inklusive des sich östlich anschließenden A 44-Teiles. Dort sind (bis Seite 13) 98 (!) förmlich so bezeichnete „Planunterlagen“ bezeichnet – also deutlich mehr als die jetzt ausgelegten (die dortigen weiteren Nummern 99 und 100 entfallen in der heutigen Aufzählung, weil es sich dort um die Niederschriften von Privateinwendern handelt, die naturgemäß nicht, insbesondere auch nicht im Vorfeld als Planunterlagen ausgelegt werden können). Dort sind z. B. als Planunterlagen bezeichnet – dies zur Typologie der Unterlagen - eine Verwaltungsvereinbarung der Straßenbauverwaltung mit der Bundesbahndirektion Essen wegen eines Kreuzungsbauwerkes. Die Relevanz für das jetzige Planfeststellungs-

¹ Bericht Ruhr-Nachrichten, Bochum, 22. Februar 2002

verfahren liegt z. B. in einer potentiellen Vereinbarung wegen der Bundesbahngleisanlagen in einer Länge von 721 m ab Kreuzungsbauwerk Markstraße. Ferner sind dort aufgeführt worden Verwaltungsvereinbarungen mit der Stadt Bochum. Auch diese wird es im jetzigen Verfahren gegeben haben, in Wasserangelegenheiten wird z. B. auch darauf ohne weitere Spezifizierung verwiesen.

Die vom „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ in tatsächlicher Hinsicht ausgelegten Planunterlagen waren auch nicht deckungsgleich mit den Planunterlagen entsprechend dem offiziellen Auslegungsverzeichnis im Rathaus. So war z. B. die Unterlage 13 (landschaftspflegerischer Begleitplan vom 05. Februar 2002) nicht ausgelegt.

A. 3. 8 Fehlerhaft ist die Behauptung in Nr. 5 der „Öffentlichen Bekanntmachung“, dass nach Abschluss des Anhörungsverfahrens ein *Planfeststellungsbeschluss* ergehen werde.

Die vorgenannte Rechtslage ist falsch beschrieben. Richtig ist demgegenüber, dass das Verfahren nach geltendem Recht ergebnisoffen zu einem Planfeststellungsbeschluss, aber auch zu einer *Einstellung des Verfahrens* führen kann. Wenn es in der „Öffentlichen Bekanntmachung“ demgegenüber heißt, nach Abschluss des Verfahrens komme es **in jedem Fall** zu einem Planfeststellungsbeschluss, bedeutet dies nach dem verobjektivierten Wortlaut, dass Einwendungen noch so berechtigter Art nutzlos sind, weil die A 44 gleichwohl in jedem Fall gebaut wird.

Die „Öffentliche Bekanntmachung“ ist in jedem Fall rechtswidrig, weil sie darauf angelegt ist, die BürgerInnen durch eine falsche Rechtsauskunft von Einwendungen abzuhalten. Ergänzend hierzu: Die rechtswidrige Vorgehensweise der öffentlichen Hand in dieser Frage zeigt sich auch an zwei weiteren Beispielen:

Bei der Bürgerversammlung zur A 44 unter Teilnahme des „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ am 27.02.2002 hat dieser den Ablauf des Planfeststellungsverfahrens der A 44 erläutert und dabei sowohl durch eine Folie als auch verbal ausgeführt, den Abschluss des Verfahrens bilde der *Planfeststellungsbeschluss*.

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

Das erweckt den begründeten Verdacht, es stehe bei den Planern fest, dass der Neubau erfolge, gleichgültig welche schwerwiegenden Einwendungen auch erhoben werden sollten.

A. 3. 9 Die „Öffentliche Bekanntmachung“ ist auch in Punkt 6 insofern fehlerhaft, als dabei die Schaffung eines „Durchlasses im Zuge des Isabella-Stollens“ angesprochen wird.

Hierbei wird der falsche Eindruck erweckt, es müsse für den Bau der A 44 ein Wasserdurchlass *geschaffen* werden. Dies setzt voraus, dass ein Durchlass bislang nicht vorhanden ist mit der Folge, dass erst durch eine neue Maßnahme das „Gewässer II. Ordnung“ wieder abfließen kann.

Das Gegenteil ist richtig: Bei dem Isabellastollen handelt es sich um eine historische Bergwerksanlage aus dem Jahre 1790. Auf Anregung des Reichs-Freiherrn vom und zum Stein wurde diese historische Anlage mit dem Namen „Isabella-Stollen“ versehen. Dieser Stollen ist ein hervorragend erhaltener, als herrliches Tonnengewölbe hergerichteter mustergültiger Stollengang mit allen Denkmaleigenschaften. Der „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ plant, dieses hervorragende Baudenkmal in der Mitte zu zerschlagen und erst dann einen neuen Wasserdurchlass zu bauen.

A. 3. 10 Die „Öffentliche Bekanntmachung“ ist auch insoweit fehlerhaft, als dort ausgeführt ist, der Einwender *müsse* „das Maß seiner Beeinträchtigung erkennen lassen“.

Diese Aussage ist falsch. Es kann auch jemand z. B. aus Bayern Einwendungen erheben, ohne dass er beeinträchtigt ist. Der „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ hat die Aufgabe, jede Einwendung von Amts wegen auf ihren sachlichen Gehalt zu prüfen. Eine ganz andere Frage ist es natürlich, ob diese außenstehenden BürgerInnen auch die verwaltungsgerichtliche Klagebefugnis haben. Nur dies ist keine Frage der Einwendung, sondern die Frage einer etwaigen späteren Klage.

A. 3. 11 Unzutreffend ist der in der „Öffentlichen Bekanntmachung“ behauptete Einwendungsausschluss jedenfalls auch für A 44-bezogene Sachverhalte, die erst später entstehen bzw. für Sachverhalte, die zwar schon vorher entstanden sind, die die EinwenderInnen aber nicht kannten bzw. auch nicht kennen konnten.

A. 3. 12 Zweifelhaft ist auch die ohne genannte Rechtsgrundlage bezeichnete Passage der „Öffentlichen Bekanntmachung“, dass bei „*Einwendungen, die von mehr als 50 Personen auf Unterschriftenlisten unterzeichnet*“ sind auf jeder mit einer Unterschrift versehenen Seite ein Unterzeichner mit Namen und Anschrift als Vertreter der übrigen Unterzeichner zu bezeichnen sei. Danach wird einem Bürger entgegen Artikel 12 GG zugemutet, zwangsweise als (Rechts-) Vertreter anderer BürgerInnen aufzutreten. Hierbei werden diesem Zwangsvertreter in verfassungswidriger Weise auch große Haftungsrisiken aufgebürdet, ohne dass die Verwaltung dem Zwangsvertreter die Kostenlast abnehmen will.

A. 3. 13 Die in der „Öffentlichen Bekanntmachung“ aufgestellte Behauptung, der Erörterungstermin sei nicht öffentlich, ist irreführend und bezüglich des „Empfängerhorizontes“ der normalen BürgerInnen falsch.

Richtig wäre es demgegenüber, wenn es in der „Öffentlichen Bekanntmachung“ sinngemäß heißen würde, dass an dem

Erörterungstermin im Wesentlichen nur Personen teilnehmen dürfen, die auch Einwendungen erhoben haben.

A. 3. 14 Die Behauptung in der „Öffentlichen Bekanntmachung“ unter der Ziffer 3, die dort genannten Kosten würden nicht erstattet, ist irreführend, jedenfalls zumindest in dieser Allgemeinheit falsch.

A. 3. 15 Irreführend ist auch die Ziffer 7 der „Öffentlichen Bekanntmachung“ insoweit, als die Bekanntmachung darin dem Träger der Straßenbaulast „ein Vorkaufsrecht an den vom Plan betroffenen Flächen“ zuordnet. Der Lärmpegel, der von der A 44 ausgeht, beläuft sich auf eine Entfernung von mehreren Kilometern. Dies sind auch die „vom Plan betroffenen Flächen“. Die Behauptung, der Träger der Straßenbaulast besitze daran ein Vorkaufsrechts, ist unzutreffend.

A. 4 Auslegung

Die Fehlerhaftigkeit der „Öffentlichen Bekanntmachung“ korrespondiert mit der Fehlerhaftigkeit der ausgelegten Unterlagen.

A. 4. 16 Die Bundesverkehrswege-Planmethode (BVP-Methode) und die „Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen

(EWS)“ als übergeordnete planungsrechtliche Grundlagen für den Bau der A44 wurden unzulässigerweise nicht öffentlich ausgelegt. Sie ist in den Planunterlagen auch nicht benannt. Dies ist unzulässig und verletzt uns in unseren Rechten.

A. 4. 17 Da die Planungsbehörde die UVS von 1991 als wichtige Planungsunterlage ansieht, hätte sie diese allerdings auch in der öffentlichen Auslegung der Planfeststellungsunterlagen der Öffentlichkeit zugänglich machen müssen. Die UVS von 1991 hat jedoch weder ausgelegen noch ist sie im Unterlagenverzeichnis des Erläuterungsberichtes als Planungsunterlage ausgewiesen. Die ausgelegten Unterlagen sind also unvollständig.

A. 4. 18 Der Erläuterungsbericht (Unterlage 1) als eines der zentralen Dokumente der Planfeststellungsunterlagen ist deshalb mangelhaft, weil die Gliederungsstruktur des Inhaltsverzeichnisses nicht mit der Gliederungsstruktur des Textes übereinstimmt.

Dies erschwert die Orientierung in den Planfeststellungsunterlagen und eine Verständigung über die Inhalte der Planfeststellungsunterlagen.

A. 4. 19 Die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen erschöpft sich darin, Texte und Pläne auszulegen, die den BürgerInnen kaum die Möglichkeit geben, sich ein realistisches Bild von der beab-

sichtigten Maßnahme zu machen. Die Einsichtnahme in ingenieurtechnische, nicht für die betroffenen Personen aufbereitete und ohne Spezialkenntnisse auch nicht lesbare Pläne vermittelt keine präzise Vorstellung von der geplanten Baumaßnahme und damit vom Ausmaß der Betroffenheit.

So ist z. B. anhand des ausgehängten Lageplans 1:5.000 der Unterschied zwischen Ist-Zustand und Planung im Bereich der Verflechtungsstrecke nicht erkennbar.

A. 4. 20 Die Unterlagen waren auch nicht sachgerecht ausgelegt.

Beim Planungsamt der Stadt Bochum war ausgelegt insgesamt nur ein *einziges* Exemplar. Dies ist ganz offenkundig zu wenig. Die Planung der A 44 war in den letzten Jahrzehnten ein beherrschendes politisches Thema in Bochum. Bei Unterschriftenaktionen gegen diese Planung kamen regelmäßig Unterschriftenmengen zwischen 10.000 und 25.000 zustande.

A. 4. 21 Die Auslegungszeit war auch deshalb rechtsfehlerhaft, weil sie entgegen der Zusicherung der Planfeststellungsbehörde erfolgte.

Die Landesarbeitsgemeinschaft der Bürgerinitiativen gegen den Bau der DüBoDo ist Anfang vergangenen Jahres auf Staatssekretärschicht beim Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vorstellig geworden. Dabei wurden auch die Auslegungszeiten besprochen, wobei es auch um die Planbarkeit

für die BürgerInnen, Urlaubszeiten, Bereitstellung von Arbeitskapazitäten etc. ging. Bei dieser Gelegenheit sicherte Staatssekretär Hennerkes zu, die Auslegungs- und Einwendungszeit falle in keinem Fall in die Ferienzeit und überlappe damit auch nicht. Die Auslegung würde in jedem Fall im Sommer des Jahres 2001 erfolgen. Aufgrund dessen wurden zahlreiche Urlaube verschoben, um während der Auslegungs- und Einwendungszeit präsent zu sein. Ende des Sommers war der 20. September 2001. Eine Auslegung bis dahin fand offensichtlich nicht statt. Staatssekretär Hennerkes hat die Bürgerinitiative später auch nicht darüber informiert, dass aus irgendwelchen Gründen die Sache verschoben würde. Der Staatssekretär hat die Bürgerinitiative auch nicht über die neue Auslegungszeit vorab informiert, obwohl er die neue Auslegungszeit kannte

A. 4. 22 **Die ausgelegten Planunterlagen sind auch deshalb unvollständig, weil die (zunächst vorläufigen) Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange etc. nicht mit ausgelegt worden sind.**

A. 4. 23 **Die ausgelegten Planunterlagen sind auch deshalb nicht vollständig, weil z. B. das Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Abteilung Straßenbau und Straßenverkehr (Sachbearbeiter Ulrich) vom 27.04.2000 nicht mit ausgelegt hat (Aktenzeichen S 21/40.25.78.0044/27NW2000).**

Vermutlich handelt es sich hierbei um grundsätzliche Anmerkungen des Bundesministeriums zur Planung und zum Planfeststellungsverfahren.

A. 4. 24 **Das ausgelegte Verzeichnis der Unterlagen ist unvollständig.**

Die im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 Blatt 2) erwähnte Unterlage 13.3 ist im Unterlagenverzeichnis nicht aufgeführt.

A. 5. Erläuterungsbericht

A. 5. 25 **Die Ausführungen des Erläuterungsberichtes (Unterlage 1) sind geeignet, Rechtsunsicherheit zu erzeugen.**

So wird z. B. auf Blatt 17 Bezug auf einen zu beachtenden Erlass genommen, der zum Zeitpunkt der Aufstellung des Erläuterungsberichtes nicht mehr in Kraft war. Weiterhin wird auf dem gleichen Blatt beteuert, dass der „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ beabsichtigt, bestehende Gesetze einzuhalten, ganz so, als ob dies in sein Belieben gestellt sei. Darüber hinaus ignoriert der „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ fachrechtliche Entwicklungen der letzten Jahre, in dem er fachplanerische Bereiche falschen fachrechtlichen Regelwerken zuordnet.

Als Beispiel nennen wir den „Boden“, der dem Abfallrecht zugeordnet wird statt dem eigenen Bodenschutzrecht.

A. 5. 26 **Die Aussagen des Erläuterungsberichts zur „Beschreibung der Umwelt“ sind grob unvollständig und in sich widersprüchlich. Dies gilt z. B. auch für die räumliche Abgrenzung.**

Die im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Blatt 5 ff) benutzten Begriffe „Untersuchungsgebiet“ und „Untersuchungsraum“ sind nicht abgegrenzt. Das bedeutet, dass alle allgemeinen raumbezogenen Angaben wie „im Westen“ und „im Osten“ wegen fehlender Nachvollziehbarkeit unbrauchbar sind. Wir verzichten an dieser Stelle darauf, für jeden Einzelfall eine eigenständige Einwendung zu formulieren, weil sich unsere Einwendungen auf die Gesamtheit beziehen. Wir weisen aber daraufhin, dass „im Westen“ und „im Osten“ im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) etwa 25mal vorkommt. Der Erläuterungsbericht bleibt also in seinen Raumbezügen weitgehend unverständlich. Dies gilt umso mehr, als die an die ständig in verwirrendem Wechsel benutzten Begriffe „Westen“ und „Osten“ geknüpften Inhalte oft nicht nachvollziehbar sind. Es erstaunt z. B., dass die Tennisplätze an der Universitätsstraße (Erläuterungsbericht – Unterlage 1, Blatt 5) im Osten liegen sollen, obwohl die Universitätsstraße im Westen liegt.

A. 5. 27 **Die Aussagen zur „Beschreibung der Umwelt“ sind auch deshalb unvollständig, weil dort von „Vorbelastungen“ des „Ostens“ die Rede ist, ohne dass gesagt wird, um welche Art von Vorbelastungen es sich handeln soll.**

A. 5. 28 **Die Aussagen zur „Beschreibung der Umwelt“ sind auch deshalb unbrauchbar, weil differenzierte Strukturdaten zur Bevölkerung des Untersuchungsgebietes fehlen.**

Ohne deren Kenntnis und Berücksichtigung bleiben die Aussagen zu den „Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt“

(Erläuterungsbericht – Unterlage 1 – Blatt 20 ff; hier: Schutzgut Mensch) zwangsläufig spekulativ. Wenn der „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ nicht weiß, wie groß der Kreis der Betroffenen ist, wie sich Alters- und Sozialstrukturen darstellen, ist es dem „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ auch nicht möglich, verantwortlich das Maß der Betroffenheit ernsthaft in einen Abwägungsprozess einzustellen.

A. 5. 29 Die Beschreibung des gegenwärtigen Verlaufs der A 44 berücksichtigt lediglich den Verlauf der A 44 im Ruhrgebiet (Kreuz Dortmund/ Witten bis Kreuz Bochum/Witten) und ist deshalb fehlerhaft.

Die bereits bestehende Strecke Kassel – Dortmund, das Teilstück bei Velbert, das Teilstück bei Ratingen, das Teilstück bei Kaiserswerth und die Strecke Düsseldorf – Aachen sowie die geplanten und in Bau befindlichen Streckenabschnitte ostwärts von Kassel, Velbert-Ratingen und Rheinquerung bei Düsseldorf werden unzulässigerweise nicht erwähnt.

Somit wird verschwiegen, dass sich der mit Bau-Kilometer 19,980 beginnende Planfeststellungsabschnitt etwa 19,9 km ostwärts des gegenwärtigen vorläufigen Ausbauendes bei *Velbert* (!) befindet.

Teil B

B. 1 Allgemeines zur Baumaßnahme

B. 1. 30 Die Status- und Funktionsangabe für die A 44 auf Bochumer Gebiet ist in sich widersprüchlich und irreführend. Damit ist die grundlegende planerische Begründung für den Bedarf an diesem A 44-Teilstück in Frage gestellt.

Satz 1 des Erläuterungsberichtes (Unterlage 1, Blatt 1) lautet: *„Die A 44 ist Bestandteil der großräumigen West-Ost-Achse zwischen Aachen und Kassel.“* Diese Feststellung nimmt Bezug auf den Bundesverkehrswegeplan und argumentiert damit implizit mit der überregionalen Bedeutung des geplanten A 44-Teilstückes. Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu §1 Abs. 1 Fernstraßenausbaugesetz, Sonderkarte Rhein-Ruhr) weist den A 44-Bedarf auf Bochumer Stadtgebiet eindeutig als „vordringlichen“ Teil der Verbindung Bochum-Velbert-Düsseldorf aus. Das Bochumer A 44-Teilstück hat damit **rechtlich** und **planerisch** seine Begründung als Teilstück der Achse Aachen-Kassel.

Auf Blatt 2 des Erläuterungsberichtes wird diese Begründung fallengelassen, ja sogar in ihr Gegenteil verkehrt: *„Die Querspange A 44 ist ein Teil der sogenannte „Bochumer Lösung“.* Im Rahmen der „Bochumer Lösung“ werde durch die Querspange *„eine neue West-Ost-Verbindung am Südrand der Kernzone des Ruhrgebietes geschaffen“.* Damit stelle die Querspange *„eine Verbindungsalternative für den West-Ost-Verkehr im südlichen Ruhrgebiet dar, die Bypass-Charakter für die überlastete A 40 hat.“*

Die öffentlichen Absichtserklärungen der NRW-Landesregierung, auf den Durchbau der A 44 von Bochum nach Velbert zu verzichten und die A 44 über den Bochumer Außenring mit der A 40 in Bochum-Stahlhausen zu verknüpfen, zeigen einerseits, dass die mit dem Bundesverkehrswegeplan vorgegebene Begründung für das Bochumer Teilstück der A 44 nicht mehr weiterverfolgt werden soll (von den langfristigen Hinterabsichten einmal zu schweigen). Dieser Absichtserklärung widerspricht aber die Anmeldung der A 44-Trasse Essen/Dilldorf bis AK Bochum/Witten für die Fortschreibung des BVWP 1992.

Damit ist die grundlegende Planungsabsicht für das Bochumer A 44-Teilstück in sich widersprüchlich und in seiner Doppelaussage irreführend. Infolgedessen ist aber auch die Grundlage für die gesetzlich erforderliche Feststellung des Bedarfs der Baumaßnahme (§17 FStrG) in Frage gestellt.

B. 2 Planerische Zielsetzung und Bedarf

B. 2. 1. 31 Als Teil der „Bochumer Lösung“ ist die „Querspange“ nicht im „vordringlichen Bedarf“.

Der derzeit gültige Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage 1 zu § 1 Abs. 2 FStrAbG, Sonderkarte Rhein-Ruhr) stuft den A 44-Bereich zwischen Autobahnkreuz A 43 / 44 und Bochumer Außenring als Teil der großräumigen Verbindung Bochum-Velbert-Düsseldorf in den „vordringlichen Bedarf“ ein. Eine Querverbindung zwischen der A 44 und dem Außenring als Bestandteil der Gesamtkonzeption „Bochumer Lösung“ ist im Bedarfsplan ebenso wenig ausgewiesen wie

die übrigen Bausteine dieses Gesamtpakets. Nur die auf der geplanten Linie der Gesamt-A 44 / DüBoDo umzusetzende konkrete Straßenmaßnahme, die auch die Funktion eines Teilabschnitts der Gesamt-DüBoDo / A 44 und der dieser Maßnahme zugrundeliegenden Gesamtkonzeption erfüllen soll, ist durch die Aufnahme in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als erforderlich ausgewiesen. Diese Funktion soll die „Querspange“ aber gerade – wie oben ausgeführt – nicht übernehmen.

Die Rechtfertigung für den Bau der „Querspange“ muss sich deshalb aus der Zielsetzung und der Bedarfsbegründung ergeben, die nach dem Erläuterungsbericht für die „Bochumer Lösung“ benannt sind.

Inwieweit sich zukünftig aus der Anmeldung vom 13.03.2002 und einer möglichen Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans für die Bedarfseinordnung der „Querspange“ etwas anderes ergeben wird, ist für die aktuelle Planrechtfertigung der „Querspange“ ohne Bedeutung.

B. 2. 1. 32 Die Grundlage für die Bedarfsfeststellung ist eine Verkehrsprognose bis 2010/2015. Diese Prognose ist offensichtlich fehlerhaft, da schon ihre Grundannahmen nachweislich nicht zutreffen. Damit wird allen Schlussfolgerungen aus der Prognose, die zugespitzte Verkehrsengpässe erwarten lassen, der Boden entzogen.

Der Erläuterungsbericht rechnet für das Stadtgebiet Bochum mit einer Zunahme der Kfz-Fahrleistung zwischen 1995 und 2010/2015 in Höhe von etwa 13 % (Blatt. 4). Diese Verkehrsprognose stützt sich auf siedlungsstrukturelle Leitdaten

für den Untersuchungszeitraum 1995 bis 2010: insbesondere bezüglich der Entwicklung der Zahl der Einwohner, der Beschäftigten, des Pkw-Bestandes und BIP-Entwicklung (IVV-Gutachten 1996, S. 4).

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

Einwohner: 1995 ca. 401.000
2010 ca. 401.000
Ist: (31.12.) 2000 ca. 391.150

Beschäftigte: 1995 ca. 166.000
2010 ca. 166.000
Ist: (30.6.) 2000 ca. 135.500.

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

Mitte 2000 (30.6.) betrug die Zahl der (sozialversicherungspflichtig) Beschäftigten ca. 135.500, also schon 30.500 Beschäftigte weniger als für 2010 prognostiziert. Dieser Trend wird sich fortsetzen, insbesondere durch den Abbau industrieller Arbeitsplätze im Ruhrgebiet insgesamt wie auch in Bochum (vgl. den Arbeitsplatzabbau bei Opel Bochum von ca. 1000/Jahr).

Die völlige Fehleinschätzung der zukünftigen Entwicklung wird noch verstärkt durch eine zu optimistische Einschätzung

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

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

B. 2. 1. 33 Die Grundlage für die „prognostizierte“ Zunahme des Kfz-Verkehrs um 13 % bis 2010/15 ist nicht wissenschaftlicher Natur, sondern eine politische Vorgabe des Auftraggebers für das IVV-Gutachten. Die errechnete Verkehrszunahme ist damit nicht ein Schicksal, dem sich die Politik und Straßenbauplanung anzupassen hat, sondern Resultat eben dieser Politik („selbsterfüllende Prophezeiung“). Es ist für den Abwägungsprozess erheblich, dass eine Diskussion von Alternativen, die zu einer geringeren Kfz-Entwicklung führen würden, unterlassen worden ist.

Grundlage für die von IVV errechnete Verkehrsnachfrage- und Fahrleistungsentwicklung ist die Zugrundelegung eines "beeinflussten Trendszenarios", wie es von der Landesverkehrsplanung NRW für perspektivische Überlegungen hinsichtlich der Verkehrsentwicklung genutzt worden ist (IVV-Gutachten 1996, S. 15). Dieses Szenario kann als ein paralleler Ausbau des Straßen- und Autobahnnetzes sowie – mo-

derat – des Öffentlichen Verkehrs charakterisiert werden. Nur auf dieser Basis ergeben sich die 13 % Zunahme der Kfz-Leistung bis 2010/15, die wiederum – rechnerisch – zu den Engpässen und dem angeblichen Lösungsbedarf führen. Das IVV-Gutachten selbst (S. 15) gibt an: *„Sofern von anderen Rahmenbedingungen für die Verkehrsprognose ausgegangen wird, ändern sich naturgemäß auch die Perspektiven der Verkehrsentwicklung.“* So würden sich im motorisierten Individualverkehr *„bei Ansatz eines Ökologie-Szenarios Fahrleistungsreduktionen um ca. 15 %“* verglichen mit dem *„beeinflussten Trendszenario“* einstellen. Damit könnte bei Verfolgung einer entsprechenden Politik die Verkehrsleistung des Personenverkehrs im Stadtgebiet Bochum für das Jahr 2010 gegenüber 1995 absolut um ca. 5 % gesenkt werden.

Grundlage dieser Szenario-Rechnungen ist der *„Gesamtverkehrsplan Nordrhein-Westfalen“*, hg. v. Landesminister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr im Jahre 1990. Auch an diesem Gesamtverkehrsplan war die Ingenieurgruppe IVV Aachen beteiligt. Im Gesamtverkehrsplan von 1990 heißt es: *„Nach dem Ökologie-Szenario bestehen bei entsprechenden verkehrspolitischen Maßnahmen große Chancen, die Verkehrsentwicklung sozial- und umweltverträglicher zu gestalten. /.../ Die Entlastungswirkung des Ökologie-Szenarios für das Straßennetz wäre beachtlich. Die Kfz-Fahrleistungen auf den Innerortsstraßen könnten gegenüber dem Trendszenario um 13 % vermindert werden, die Belastung auf den Autobahnen um 16 %.“* Weiter heißt es: *„In den großen Ballungsräumen wären die möglichen Verminderungen des städtischen Kfz-Verkehrsaufkommens im Vergleich Ökologie-Szenario zum Trendszenario rd. 30 %.“*

Die Straßenbaumaßnahmen im Rahmen der „Bochumer Lösung“, die dem „beeinflussten Trendszenario“

folgen, tragen daher nicht zu der möglichen Verkehrs-entlastung bei, sondern verhindern diese geradezu.

Die gesamte Kfz-Verkehrsleistung im Bochumer Stadtgebiet nimmt um zwei Prozent zu (IVV-Gutachten 1996, S. 25). Die vielfältige Belastung des Bochumer Südens durch den geplanten Neubau der A 44 wird die – jetzt schon viel beklagte – Stadtflucht in das grüne Umland weiter fördern und das Verkehrsaufkommen durch Pendlerströme zu den Arbeitsplätzen in der Stadt weiter ansteigen lassen (induzierter Verkehr).

In den Abschnitten 2.3 bis 2.5 des Erläuterungsberichtes werden A 44-Varianten auf Bochumer Gebiet dargestellt und beurteilt. Zur Begründung der Vorschlagslinie heißt es abschließend (Blatt 13): *„Alle von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange wurden gegeneinander und untereinander abgewogen und haben zu der hier vorliegenden Planung geführt.“* Hinsichtlich der grundlegenden Frage, wie die offenkundigen Verkehrsprobleme auf Bochums Autobahnen (vor allem auf der A 40) verkehrlich angemessen sowie sozial- und umweltverträglich gelöst werden können, unterbleibt ein derartiger Abwägungsprozess schon im Ansatz: Alternativen zur „Bochumer Lösung“ inkl. Neubau der A 44 kommen erst gar nicht in den Blick. Die Möglichkeiten einer ökologischen Verkehrspolitik, die bekannten Stauprobleme aufzulösen, werden in dem Erläuterungsbericht – auch in dem IVV-Gutachten von 1996, wie vom Auftraggeber gewollt – ausgeblendet.

B. 2. 1. 34 Die dargestellte Begründung für den Bedarf der Baumaßnahme ist in sich inkonsistent.

Bei der Betrachtung der verkehrlichen Engpässe steht das Autobahn-Streckennetz samt (autobahnähnlichem) Außenring klar im Vordergrund. Dem nachgeordneten Straßennetz werden ausdrücklich „noch Kapazitätsreserven“ attestiert (Blatt 3). Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrsverbindungen im mittleren Ruhrgebiet seien dringend erforderlich, „um die schwerwiegenden gesamtwirtschaftlichen Nachteile aus den häufigen Staus und Verkehrsunfällen auf dem Autobahn-Streckennetz im Raum Bochum zu verringern“ (Blatt 3). Auf Blatt 5 wird resümiert: „Durch die Maßnahmen der „Bochumer Lösung“ wird die Leistungsfähigkeit im gesamten Straßensystem signifikant angehoben. Dies führt zu einer deutlichen Reduzierung des Anteils überlasteter Straßen – gemessen an den möglichen Leistungsfähigkeiten.“

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

B. 2. 1. 35 Die dargestellte Begründung für den Bedarf der Baumaßnahme ist nicht nachvollziehbar. Die angebliche Entlastungswirkung der „Bochumer Lösung“ ist offensichtlich eher marginal als „signifikant“ und „deutlich“; streckenweise tendiert sie sogar gegen Null. Diese Fehleinschätzung ist für die gesetzlich gebotene Abwägung der öffentlichen und privaten Belange von erheblicher Bedeutung.

Auf Blatt 4 wird die mögliche Leistungsfähigkeit der Straßen in Bochum für den „Ohne“ - und „Mit“ -Fall (ohne und mit

„Bochumer Lösung“) für das Jahr 2010 miteinander verglichen.

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

?? **Selbst diese Entlastung ist zu hoch angesetzt:** Anlage 3.7 im IVV-Gutachten 1998/99 weist gegenüber Bild 10 im IVV-Gutachten 1996 (S. 22) eine deutliche Zunahme des Verkehrs auf der Universitätsstraße für das Jahr 2010 auf: südlich Nordhausenring von 41.000 auf 49.000 und nördlich des Rings von 31.000 auf 34.000. Nimmt man diese Höherbelastung als symptomatisch für die Hauptmagistralen an, so **verflüchtigt sich die behauptete Minderbelastung für das Bochumer Stadtstraßennetz im Falle der „Bochumer Lösung“ gegen Null.**

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

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

Wir erwarten für den Erörterungstermin eine nachvollziehbare Klärung dieses Problems.

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

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

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

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

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

Vergleicht man die Teilstreckenbelastungen auf der **A 40** für das Jahr 2010 im Fall mit und ohne „Bochumer Lösung“, kommt es im Mit-Fall nur zu einer marginalen, kaum merklichen Verminderung des Verkehrs auf der gesamten A 40 im Bochumer Stadtgebiet von vier Prozent. Vergleicht man aber die Verkehrsbelastung im Fall „Bochumer Lösung“ mit dem Ausgangsjahr 1995, kommt es sogar zu einer Mehrbelastung auf der A 40 von drei Prozent; selbst östlich des geplanten Westkreuzes kommt es streckenweise nur zu marginalen Entlastungen (- 6.000 Kfz/Werktag), zum größten Teil aber zu gar keiner Entlastung gegenüber dem Status quo.¹

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

Es bleibt zu klären, warum der Erläuterungsbericht und selbst das IVV-Gutachten 1996 davon sprechen, dass die *„Leistungsfähigkeit im Gesamtsystem ... signifikant angehoben“* werde¹, obwohl die Detailanalyse eine solche Schlussfolgerung nicht annähernd rechtfertigt.

Zusammenfassung: Offensichtlich kann auch für das Bochumer Autobahnnetz – einschließlich der A 40 - von einer

¹ Siehe: IVV-Gutachten 1996, S. 10, 16, 22

„signifikanten“ und „deutlichen“ Entlastungswirkung der „Bochumer Lösung“ keine Rede sein.

B. 2. 1. 36 Die abschließende Bewertung von verkehrlichen Belastungen und Entlastungen im Erläuterungsbericht und in den IVV-Gutachten ist willkürlich, unwissenschaftlich, fehlerhaft, irreführend und durch die Detailergebnisse des Gutachtens offensichtlich nicht gedeckt. Dadurch wird der Bedarfsfeststellung ein weiteres Mal der Boden entzogen.

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

1. Hinsichtlich der angegebenen Reduktion der Fahrleistung infolge der „Bochumer Lösung“ fehlt die - offenbar unbequeme - Aussage über die Entwicklung der Gesamtfahrleistung: Diese steigt nach Aussage des Gutachtens um ca. 2 % an (S. 25). Hier handelt es sich also um Verkehr, der durch die „Bochumer Lösung“ induziert wird und bei einer Kosten-Nutzen-Analyse in die Gesamtbewertung einbezogen werden müsste.
2. Als Summe des Gutachtens gilt die Aussage: *„Die Leistungsfähigkeit im Gesamtsystem wird signifikant angehoben. Die Ausbauten und die Umverteilung der Verkehre führen zu einer deutlichen Reduzierung des Anteils überlasteter Straßen...“* Dieses Resümee ist offensichtlich fehlerhaft: Als Beleg wird eine Reduzierung der Überlastungserscheinungen „im niveaufrei geführten Straßensystem“

¹ IVV-Gutachten 1996, Ergebnisübersicht, S. 27

tem“ um ca. 12 % behauptet; dabei werden aber nur die Autobahnen eingerechnet, nicht aber der niveaufrei geführte Außenring. Dies wird eine Seite zuvor auch zugestanden: Dort wird für die Summe der niveaufrei geführten Straßen ein Rückgang von überlasteten Strecken um nur 6 % (absolut) errechnet. Da eine 6-%ige Entlastung kaum als signifikant für die Bedarfsfeststellung herhalten kann, wird diese Gesamtaussage in der Ergebnisübersicht – für den schnellen Gebrauch des Politikers und zum Zitieren für die Planfeststellungsunterlagen – kurzerhand weggelassen. Und selbst diese 6-%ige Entlastung ist zu hoch angesetzt: Eine Überprüfung der Rechnung auf der Basis der Daten des Gutachtens selbst kommt lediglich zu einer Entlastung von **2,5 %**.

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

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

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

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

B. 2. 1. 37 Die offensichtlichen Mängel in den beiden IVV-Gutachten stellen in ihrer Gesamtheit die Verlässlichkeit und Aussagekraft der Gutachten für die Planfeststellung in Frage. Wir fordern eine Überprüfung der Gutachten durch ein unabhängiges Institut, z.B. durch das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie.

Eine Überprüfung der IVV-Daten durch die Kurzstudie des Wuppertal Instituts (s.o.) zeigt, dass auf ihrer Grundlage auch gänzlich andere Schlussfolgerungen gezogen werden können bzw. müssen. Auch wird die komplizierte Methodik, die zu den errechneten Ergebnissen der Gutachten führt, an keiner Stelle nachvollziehbar dargestellt. Schon leichte Änderungen in der Methodik können zu gravierenden Änderungen in den Prognoserechnungen führen. Die Modellrechnungen von IVV berücksichtigen nicht hinreichend mögliche Rückverlagerungen vom ÖPNV auf die Bochumer Straßen und nicht hinreichend die Induzierung von Neuverkehr.¹

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

¹ Vgl. zur Methodenkritik die Kurzstudie des Wuppertal Instituts 1996, S. 10f., 30

B. 2. 1. 38 **Darüber hinaus besteht der dringende Verdacht, dass bei der Ingenieurgruppe IVV die Unabhängigkeit des Gutachters vom Auftraggeber und der Planfeststellungsbehörde nicht gegeben ist. Wir lehnen daher die Gutachtergruppe als befangen ab.**

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

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

B. 2. 1. 39 **Im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) werden relevante Belastungsdaten für Verkehrsstärken unterschlagen. Damit wird ein geschöntes Bild der geplanten „Bochumer Lösung“ gezeichnet.**

Im Erläuterungsbericht (Blatt 3) werden für das Jahr 2010 für die A 40, östlich der Anschlussstelle Bochum- Stahlhausen, für den Ohne-Fall rd. 109.000 Kfz/Werhtag prognostiziert, für den Mit-Fall rd. 96.000 Kfz/Werhtag. Bezeichnenderweise fehlen die Angaben für die Streckenabschnitte

westlich der ASS infolge des sechsspurigen Ausbaus der A 40: Diese sind laut IVV-Gutachten 1998/99 (S. 22) 112.000 bis 129.000 Kfz/Werktag.

Schon das IVV-Gutachten 1996 (S. 21) weist ausdrücklich daraufhin: *„Weiterhin hebt sich die starke Belastungszunahme auf der A 40 im Abschnitt westlich der Anschlußstelle Stahlhausen hervor.“* Die Unterschlagung dieses Sachverhaltes im Erläuterungsbericht kommt einer Fälschung der wahren Belastungssituation auf der A 40 gleich.

Damit ist absehbar, dass es auch in der Ausbauvariante der A 40 in Bo-Stahlhausen zu den bekannten täglichen Staus kommen wird, nun aber auf einem deutlich erhöhten Verkehrsniveau. Diese Einschätzung wird vom Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie geteilt. Das Institut kommt in einer „Kurzstudie: Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssituation im mittleren Ruhrgebiet“ von April 1996 zu dem Ergebnis, dass infolge der „Bochumer Lösung“ die „Stauanfälligkeit auf zahlreichen Stadtstraßen, auf der A 40 und auf dem Außenring voraussichtlich zunehmen“ wird (S. 28).

B. 2. 1. 40 Der behauptete „Bypass-Charakter“
der mit der „Bochumer Lösung“ angestrebten Bochumer Diagonalen (A 44 bis A 40) entspringt reinem Wunschdenken; er berücksichtigt nicht die prognostizierte Staugefahr auf einigen Strecken der neugebauten A 44 und des Außenrings. Damit erweist sich die sogenannte Bochumer Lösung als Scheinlösung. Für sie besteht kein nachweisbarer Bedarf.

Laut Erläuterungsbericht (Blatt 4) ergibt sich für den Nordhausenring zwischen den Anschlussstellen Universitätsstraße und „Opelring“ im Mit-Fall für das Jahr 2010 eine Verkehrsstärke von rd. 93.000 Kfz/Werktag. Dies ist in diesem Bereich verbunden mit erheblichen Aus- und Einfädelungsverkehren, für die ja in diesem Abschnitt auch vier Extraspuren vorgesehen sind. Dieser Streckenabschnitt dürfte insbesondere eine absehbare Überlastung, sprich Staugefahr aufweisen, wie auch die o.g. Kurzstudie des Wuppertal Instituts befürchtet.

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

Was also als „Bypass“ für die in Spitzenzeiten überlastete (Staus) A 40 gedacht ist, ist absehbar selbst vom Infarkt, sprich Stau, bedroht. Ein Bedarf an einer solchen Scheinlösung besteht nicht. Es erweist sich als Illusion, wenn der Erläuterungsbericht (Blatt3) behauptet, der Neubau der A 44 im Rahmen der „Bochumer Lösung“ sei *„dringend erforderlich, um die schwerwiegenden gesamtwirtschaftlichen Nachteile aus den häufigen Staus und Verkehrsunfällen auf dem Autobahn-Streckennetz im Raum Bochum zu verringern“*.

Ob die Verkehrsunfälle auf den Bochumer Autobahnen die Folge ihrer teilweisen Überlastung sind, wird nicht weiter untersucht, sondern lediglich behauptet. Verkehrswissenschaftler gehen hingegen davon aus, dass die rückläufige Zahl der Verkehrstoten in Deutschland auch mit einer Verlangsamung

des Verkehrs auf Autobahnen infolge ihrer Überlastung zu tun habe.

B. 2. 1. 41 Der Erläuterungsbericht versäumt es, sich mit der wissenschaftlichen Kritik an der sogenannte Bochumer Lösung auseinanderzusetzen, wie sie das landeseigene Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie vorgelegt hat. Auch diese Unterlassung verletzt das erforderliche Abwägungsgebot.

Im April 1996 legte das landeseigene Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie die *„Kurzstudie: Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssituation im mittleren Ruhrgebiet“* vor. Auftraggeber war die Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen in NRW, die zu dieser Zeit an der Landesregierung beteiligt waren. Im Mittelpunkt der Untersuchung stand insbesondere die Frage, ob durch die Maßnahmen der „Bochumer Lösung“ Verbesserungen der verkehrlichen Situation und der wirtschaftlichen Standortqualität erreicht werden können, wie von Seiten des damaligen Landesverkehrsministers W. Clement behauptet (S.1).

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

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

- ?? wird das Bochumer **Stadtstraßennetz** insgesamt nicht ent- **sondern zusätzlich belastet**. Beim Vergleich mit der Trendentwicklung ohne Maßnahmenumsetzung erfolgt eine teilweise Verlagerung von Belastungen.
- ?? wird eine weitere **Erhöhung des Verkehrsaufkommens** auf weiten Teilen der **A 40** eintreten. Die angestrebte merkliche Entlastung auf dem zentralen Abschnitt ist nicht nachweisbar.
- ?? wird die **Stauanfälligkeit** auf zahlreichen **Stadtstraßen**, auf der **A 40** und auf dem Außenring voraussichtlich zunehmen.
- ?? **erhöhen** sich die verkehrsbedingten **Immissionen**.
- ?? wird ein weiteres Teilstück der **DüBoDo** gebaut, wodurch der **Druck** auf einen kompletten Bau der Achse eher **erhöht** würde.“ Insbesondere auf diesen letzten Punkt hat die Bürgerinitiative Bochum gegen die DÜBODO immer wieder hingewiesen: Angesichts der absehbaren Überlastung des Außenrings im Rahmen der „Bochumer Lösung“ wird mittelfristig der Ruf nach einem weiteren „Lückenschluss“ bei der A 44 (Durchbau Bochum-Velbert) einsetzen. Es ist ein Leichtes, dieses Teilstück dann aus einem evtl. „weiteren“ Bedarf wieder in einen „vordringlichen“ Bedarf hochzustufen.

Weiter heißt es bei der Einzelbewertung der Maßnahmen im Rahmen der „Bochumer Lösung“ (S. 29): „Die A 44-Verlängerung führt insgesamt zu problematischen Mehrbelastungen im Raum Bochum.“ Als Erklärung für die Untauglichkeit der sogenannte Bochumer Lösung für die Verkehrsprobleme im mittleren Ruhrgebiet werden die extrem dichte Besiedlungsdichte des Ballungsraumes und die durch das

ebenfalls dichte Straßennetz hervorgerufene große Verkehrsnachfrage angegeben; wegen des Nachfrageüberhangs könne ein nachfragegerechter Ausbau des Straßensystems die Probleme nicht lösen, sondern führe lediglich zu einer Verlagerung von Verkehrsnachfrage (S. 29f.). *„Konkret ist zu erwarten – und die Modellrechnungen legen das nahe – dass z.B. von der A 42 Verkehrsnachfrage auf die A 40 im Raum Bochum gezogen wird, wenn von dieser Trasse Verkehr auf den Ring verlagert wird... Der Raum Bochum wird damit aufgrund der Kapazitätserweiterung verkehrlich höher belastet als ohne die Baumaßnahmen“* (S. 30).

Die Einschätzung des letzten Satzes wird durch das IVV - Gutachten 1996 bestätigt (S. 25): *„Die in der Gesamtfahrleistung für das Stadtgebiet nachgewiesenen Zunahmen von ca. 170.000 Kfz-Km (ca. 2 %) sind u.a. mit den neu angebotenen Verbindungsmöglichkeiten innerhalb der Stadt verbunden.“*

**B. 2. 1. 42 Die Bewertung der „zusätzlichen“
Positiveffekte der „Bochumer Lösung“ - Ersparnis von
Zeit- und Betriebskosten der Straßenbenutzer - er-
weist sich als zumindest einseitig und mangelbehaftet.**

Laut Erläuterungsbericht (Blatt 5) sollen die Elemente der „Bochumer Lösung“ *„dazu beitragen, Zeit- und Betriebskosten der Straßenbenutzer einzusparen und damit auch eine bessere Anbindung des Stadtgebietes an das überregionale Straßennetz zu erreichen.“*

Das Stadtgebiet Bochum ist schon heute durch drei Autobahnen (A 40, A 43, A 44) sehr gut an das überregionale

Straßennetz angebunden. Ein weiterer Ausbau von Autobahnverbindungen führt –wie oben dargestellt- zu mehr Verkehr und auch zu Staus auf den geplanten Verbindungen (A 44 und Außenring). Damit stehen der erwarteten Ersparnis von Zeit- und Betriebskosten der Straßenbenutzer erhebliche Zusatzkosten für dieselbe Gruppe gegenüber. Diese werden in der Abwägung unterschlagen.

Die erforderliche Abwägung der öffentlichen und privaten Belange ist darüber hinaus mangelbehaftet, da sie sich hier einseitig auf angebliche Kostenvorteile der Straßenbenutzer beschränkt, ohne soziale und ökologische Kostennachteile (Folgekosten) für die Allgemeinheit und für die von der Baumaßnahme negativ Betroffenen einzukalkulieren.

B. 2. 1. 43 Die angeblich verbesserte Anbindung des Opel-Werks I durch die „Querspange A 44“ ist überflüssig und illusorisch.

Der Standort Opel-Werk I ist heute schon so gut wie optimal an das Autobahnssystem (A 43/A 44) angeschlossen. Eine weitere Anbindung über die neugebaute A 44 mit Anschlussstelle Markstraße wird nur zu vernachlässigbar geringen Zeitersparnissen für den Zulieferverkehr führen.

Eine weitere Anbindung des Opel-Werks dient lediglich zu Imagezwecken der Automobilfabrik, kann aber nicht als logistisch erforderlich nachgewiesen werden. Es wäre auch mit den öffentlichen Belangen nicht verträglich, die Folgekosten für ein Just-in-time-Logistikkonzept der Allgemeinheit anzulasten.

Auch die erwartete bessere Anbindung des Verkehrs zum Opel-Werk I an das überregionale Straßennetz ist illusionär:

Wegen der absehbaren Überlastung des Außenrings im Falle der „Bochumer Lösung“ *„wird die **Anbindung** des **Opel-Werkes nicht eindeutig verbessert**, da die Staugefahr auf dem Ring zunimmt. Eine standortfördernde Wirkung ist daher fraglich.“* (Wuppertal Institut – Kurzstudie 1996, S. 28).

B. 2. 1. 44 Eine Entlastung städtischer Straßen und Wohngebiete vom Opel-Zulieferverkehr erfordert keine zusätzliche Opel-Anbindung an die neugebaute A 44. Die Anschlussstelle Markstraße ist überflüssig. Eine alternative, kostensparende Führung des Zulieferverkehrs ist möglich.

Für jeweils 390 LKW-Zu- und Abfahrten an der Anschlussstelle Markstraße -Richtung Opelring¹ - eine eigene Autobahn zu bauen, ist fiskalisch unverantwortlich. Die für das Jahr 2010 prognostizierte Anzahl der LKW-Fahrten über diese Anschlussstelle ist aber auch zu hoch angesetzt.

Der Werksverkehr zum Werk Opel I (Beschäftigten- und Zulieferverkehr) wird sich infolge der absehbaren Entwicklung des Opel-Standortes Bochum im Prognosezeitraum bis 2015 erheblich reduzieren. Von 1992 bis Ende 2002 wird sich die Belegschaft von Opel Bochum von mehr als 19.000 auf etwas über 10.000 (geplant für Ende 2002) reduziert haben. Eine weitere Reduzierung auf 6-7.000 Beschäftigte im Zeitraum der nächsten vier bis fünf Jahre ist jetzt schon im Gespräch. Es ist eher wahrscheinlich, dass im Jahre 2015 – dem Zeithorizont der Verkehrsprognosen – der Opel-Standort nicht mehr existieren wird. Mit dem rasanten Belegschaftsabbau wird sich auch das Produktionsvolumen von

¹ vgl. Anlage 3.12 in: IVV-Gutachten 1998/99

Opel Bochum erheblich reduzieren und damit auch der Beschäftigten- und Zulieferverkehr.

Die darüber hinaus sinnvolle Entlastung der Wittener Straße und der anliegenden Wohngebiete in Bochum-Laer vom Zulieferverkehr könnte auch alternativ - bei geringen Umbaumaßnahmen - durch eine Führung dieses Verkehrs durch das Werkstor 2 an der Wittener Straße und auf der werkseigenen Ringstraße auf dem Opel I – Werksgelände bis zum Opel-Parkplatz für LKW erfolgen. Eine solche kostensparende Alternative ist bisher weder von der Stadt Bochum, von Land NRW und vom Bund noch von der Opel-Geschäftsführung erwogen worden.

Es ist einseitig, die zu erwartende Entlastung der Wittener Straße im Stadtteil Laer dem Autobahn-Neubau zuzuschreiben, ohne gleichzeitig die damit verbundene verkehrliche Mehrbelastung auf anderen Stadtstraßen und in anderen Stadtteilen (u.a. Steinkuhl, Wiemelhausen) zu erwähnen. Insgesamt steigt die Verkehrsbelastung im Stadtgebiet infolge der „Bochumer Lösung“ um zwei Prozent¹

B. 2. 1. 45 Der Erläuterungsbericht wechselt hinsichtlich der Verkehrsprognosen und der darauf basierenden Berechnung der Lärm- und Schadstoffbelastung willkürlich die Berechnungsgrundlage: zu Gunsten des Straßenneubaus und zu Lasten des Gesundheitsschutzes. Diese Ungleichbehandlung ist grundgesetzwidrig und abwägungserheblich.

¹ IVV - Gutachten 1996, S. 25

Die Prognoserechnungen beziehen sich durchgängig auf die Verhältnisse des durchschnittlichen werktäglichen Verkehrs für den Planungshorizont 2010/2015¹. Für die Untersuchungen des Lärms und der Schadstoffbelastung wurde – angeblich entsprechend den geltenden technischen Vorschriften- *„anstelle des v.g. Werktäglichen Verkehrs Kfz/Werktag (WTV) der Durchschnittliche Tägliche Verkehr (DTV) zugrunde gelegt“* (Blatt 5). Die Folge ist, dass der Bedarf an einer Kapazitätserweiterung des Straßenquerschnitts hochgerechnet, die Vorsorgemaßnahmen zum Schutz der Gesundheit aber künstlich niedrig gerechnet werden.

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

B. 2. 1. 46 Die im Abschnitt „Planerische Zielsetzung und Bedarf“ des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) enthaltenen Ausführungen „Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse“, „Beschreibung der Umwelt“ und „Variantendiskussion“ und die auf ihnen beruhenden Schlussfolgerungen sind in vielfacher Hinsicht unzulänglich und fehlerhaft.

Die im Abschnitt „Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse“ enthaltenen Ausführungen stammen im wesentlichen aus Gutachten, die sich nicht primär mit dem Planfeststellungsabschnitt beschäftigen. Dabei handelt es sich um die beiden **rechtswidrig nicht ausgelegten** Verkehrsgutachten der Ingenieurgruppe IVV - Aachen zur prog-

¹ vgl. dazu IVV - Gutachten 1996, S. 2

nostizierten Einschätzung der Verkehrsentwicklung. Sie sind daher im *aktuellen* Verfahren für die Argumentationslinie des „Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ weitgehend unbrauchbar.

Die Ausführungen des „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ vermischt Aussagen zum Planfeststellungsabschnitt mit Aussagen über die Elemente der „Bochumer Lösung“, die nicht Gegenstand des gegenwärtigen Planfeststellungsverfahrens sind. er bringt die keineswegs gesicherte Realisierung dieser Elemente präjudizierend als Voraussetzung und zur aktuellen Verkehrssituation wertend und damit für die weitere Argumentationslinie in einen abwägungserheblichen Bezug.

Er verzerrt daher auf unredliche Art und Weise den Abwägungsprozess über die Vor- und Nachteile der Planung für den hier in Rede stehenden Planfeststellungsabschnitt. Die darauf beruhenden Schlussfolgerungen sind daher ein ungedeckter Scheck auf die ungewisse Zukunft hier nicht zur Diskussion stehender Planungsabsichten.

B. 2.1. 47 Verkehrsprognosen dürfen sich nicht mit der Zählung des Verkehrsaufkommens und der prognostischen Hochrechnung begnügen. Vielmehr muss auch der komplexen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung der Region des Ruhrgebiets Rechnung getragen werden. Insbesondere müssen neue politische Entscheidungen wie der Bau des Metrorapid mit in die Planungen einbezogen werden.

Für die sorgsame Berücksichtigung der zukünftigen Entwicklung der Verkehre im Ruhrgebiet ist es aber unverzichtbar,

die möglichen Auswirkungen durch den Bau des Metrorapid in die Prognose einfließen zu lassen. Legt man die politischen Erwartungen an den Metrorapid zugrunde, sind die Prognosezahlen, auf die sich die Planung des neuen Teilstücks der A 44 bezieht, nicht belastbar und falsch.

B. 2. 2. Beschreibung der Umwelt

B. 2. 2 48 Die Aussagen zur „Beschreibung der Umwelt“ bleiben auch hinsichtlich der Aussagen zum (Grund)wasser, selbst im Zusammenhang mit den entsprechenden Angaben unter Punkt 5.4 des Erläuterungsberichtes (Unterlage 1), wegen fehlender Präzisierungen in hydrologischer und hydrogeologischer Hinsicht vage und banal. Es fehlt jede Angabe über die Prüfungsmethoden, die zur Gewinnung der Behauptungen angewandt worden sein sollen. Es ist auch nicht dar- und unter Beweis gestellt, ob diese Methoden wissenschaftlich anerkannt sind.

B. 2. 2 49 Die Aussagen zur „Beschreibung der Umwelt“ sind auch in Bezug auf die Behauptungen zum Klima unbrauchbar.

Es fehlt jede Angabe über die allgemein anerkannten Prüfungsmethoden, die zur Gewinnung der Behauptungen angewandt worden sind.

B. 2. 3. /2. 4. Variantenprüfung

B. 2.3/2.4 50 Die Behauptung des „Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen“, die Bewertung der beschriebenen Vorhabensalternativen erfolge in Rahmen der „Gesamtabwägung aller abwägungserheblichen öffentlichen und privaten Belange“ ist unglaubwürdig und unzutreffend.

Da der „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ nicht alle Belange kennen kann, ist er auch nicht in der Lage, über deren Abwägungserheblichkeit zu entscheiden.

B. 2.3/2.4 51 Die „Gesamtabwägung aller abwägungserheblichen öffentlichen und privaten Belange“ und die Ausführungen zur „bewertenden Zusammenfassung des Prognose-Null-Falles“ sind fehlerhaft.

Unter der Überschrift „Beurteilung der einzelnen Varianten“ findet man als „bewertende Zusammenfassung des Prognose-Null-Falles“ **nicht** die zuvor vom „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ angekündigte „Gesamtabwägung aller abwägungserheblichen öffentlichen und privaten Belange u.a. nach den Kriterien Raumordnung, Städtebau, Verkehrsverhältnisse, straßenbauliche Infrastruktur sowie Wirtschaftlichkeit und hinsichtlich der Auswirkungen auf 1. Mensch, Tiere und Pflanze, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen, 2. Kultur- und sonstige Sachgüter“. Die „Bewertende Zusammenfassung des Prognose-Null-Falles“ ist unvollständig.

B. 2.3/2.4 52 Die Feststellung des „Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen“, dass *„durch die unveränderte Beibehaltung des heute vorhandenen Straßennetzes im Raum Bochum der Auslastungsgrad im Netz weiter erhöht und verschärft wird“*, ist – zunehmenden Verkehr im Prognosezeitraum vorausgesetzt – keine Schwäche des Prognose-Null-Falles oder Eigenart des *„heute vorhandenen Straßennetzes im Raum Bochum“*, sondern eine nichtssagende Banalität, die für alle Straßen der Welt gilt.

Die so genannte Prognose, dass *„dadurch bedingt ... die Emissionen (Lärmbeeinträchtigung und Luftschadstoffe) noch konzentrierter auftreten“* und sich insbesondere durch den Prognose-Null-Fall eine weitere Zunahme der heute schon *„schwerwiegenden Stauerscheinungen bis zum vollständigen Zusammenbruch des Verkehrs und der damit verbundenen gesamtwirtschaftlichen Nachteile ergeben“* werde, ist ein unfreiwilliger Offenbarungseid im Hinblick auf den Misserfolg bisheriger Straßenplanungen der Straßenbauverwaltung. Die hier vorgelegte Planung folgt unverdrossen und methodisch unverändert der seit Jahrzehnten ebenso ungebrochenen wie erfolglosen Heilslehre, wonach mehr Verkehr immer mehr Straßen erfordert. Folgerichtig werden *„Gesamtwirtschaftliche Nachteile“* nur als Folge von *„Stauerscheinungen“* gesehen, nicht aber richtigerweise als Folge monströser fehlerhafter Planungen durch die Straßenbauverwaltung. Es bleibt das Geheimnis der Straßenbauverwaltung, aufgrund welcher Tatsachen der Betroffene im Fall der A 44 bessere Ergebnisse erwarten soll.

B. 2.3/2.4 53 Auch die „Bewertende Zusammenfassung der gewählten Lösung“ in Kombination mit der Bewertung der „ersten Variante“ ist fehlerhaft.

Unter der Überschrift „Darstellung der Varianten und Variantenplan“ wird die in den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen enthaltene Planung als „erste Variante“ beschrieben. Unter der Überschrift „Beurteilung der einzelnen Varianten“ wird als „Bewertende Zusammenfassung der gewählten Lösung“ keineswegs die zuvor beschriebene „erste Variante“ bewertet. Vielmehr wendet der „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ den Kunstgriff an, die „Bochumer Lösung“ zu beurteilen, die nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist. Eine eigenständige Beurteilung der „ersten Variante“ fehlt.

B. 2.3/2.4 54 Die Darstellung der II. Variante erfolgt im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) mit Hilfe der Abb. 1. Die schlechte Qualität der Abbildung, die in der Abbildung enthaltenen sowie die in diesem Zusammenhang unverständlichen Bezeichnungen „A 40“ und „A 41“ und die Tatsache, dass eine veraltete Kartengrundlage Verwendung findet, die nicht den aktuellen Stand der Bebauung darstellt, machen eine Orientierung nahezu unmöglich.

B 2.3/2.4 55 Die Darstellung der Variante „Anschluss Querspange/Markstraße“ erfolgt im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) mit Hilfe der Abb. 2. Die schlechte Qualität der Abbildung und die Tatsache, dass eine veraltete Kartengrundlage Verwendung fin-

det, die nicht den aktuellen Stand des Straßennetzes darstellt, machen eine Orientierung nahezu unmöglich.

B. 2.3/2.4 56 Unter der Überschrift „Darstellung der Varianten und Variantenplan“ wird die Variante „Anschluss Querspange/Markstraße“ beschrieben. Unter der Überschrift „Beurteilung der einzelnen Varianten“ findet der Leser als „Bewertende Zusammenfassung der Anschlussalternative Anschluss Querspange / Markstraße“ nicht die zuvor vom Planverfasser angekündigte „Gesamtabwägung aller abwägungserheblichen öffentlichen und privaten Belange u. a. nach den Kriterien Raumordnung, Städtebau, Verkehrsverhältnisse, straßenbauliche Infrastruktur sowie Wirtschaftlichkeit und hinsichtlich der Auswirkungen auf 1. Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen, 2. Kultur- und sonstige Sachgüter“. Die „Bewertende Zusammenfassung der Anschlussalternative Anschluss Querspange / Markstraße“ ist selbst nach den Maßstäben des Planverfassers unvollständig.

B. 2.3/2.4 57 Die Darstellung der Variante „Überführung der Schattbachstraße über die A, 44“ erfolgt im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) mit Hilfe der Abb. 3. Die schlechte Qualität der Abbildung, die nicht einmal eine Beurteilung der Kartengrundlage erlaubt, macht eine Orientierung nahezu unmöglich

B. 2.3/2.4 58 Unter der Überschrift „Darstellung der Varianten und Variantenplan“ wird die II. Variante „Anschluss Querspange/Nordhausen-Ring“ beschrieben. Unter der Überschrift „Beurteilung der einzelnen Varianten“ findet der Leser als „Bewertende Zusammenfassung der Anschlussalternative Anschluss Querspange / Nordhausenring“ nicht die zuvor vom Planverfasser angekündigte „Gesamtabwägung aller abwägungserheblichen öffentlichen und privaten Belange u. a. nach den Kriterien Raumordnung, Städtebau, Verkehrsverhältnisse, straßenbauliche Infrastruktur sowie Wirtschaftlichkeit und hinsichtlich der Auswirkungen auf 1. Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen, 2. Kultur- und sonstige Sachgüter“.

Die „Bewertende Zusammenfassung der Anschlussalternative Anschluss Querspange / Nordhausenring“ ist selbst nach den Maßstäben des Planverfassers unvollständig.

B. 2.3/2.4 59 Unter der Überschrift „Darstellung der Varianten und Variantenplan“ wird die Variante „Überführung der Schattbachstraße über die A 44“ beschrieben. Unter der Überschrift „Beurteilung der einzelnen Varianten“ findet der Leser als „Bewertende Zusammenfassung der Planungsalternative Überführung der Schattbachstraße über die A 44“ nicht die zuvor vom Planverfasser angekündigte „Gesamtabwägung aller abwägungserheblichen öffentlichen und privaten Belange u. a. nach den Kriterien Raumordnung, Städtebau, Verkehrsverhältnisse, straßenbauli-

che Infrastruktur sowie Wirtschaftlichkeit und hinsichtlich der Auswirkungen auf 1. Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen, 2. Kultur- und sonstige Sachgüter“.

Die „Bewertende Zusammenfassung der Planungsalternative Überführung der Schattbachstraße über die A 44“ ist selbst nach den Maßstäben des Planverfassers unvollständig.

B. 2.3/2.4 60 Die vom „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ vorgenommene „Variantendiskussion“ hat in rechtsfehlerhafter Weise in dem vom Gesetz geforderten Umfang nicht stattgefunden. Dabei sind alle anliegenden BürgerInnen unter anderem in ihren Beteiligungsrechten, als auch in ihren sonstigen Grundrechten auf Gesundheit etc. beeinträchtigt. Eine ernsthafte Variantendiskussion hätte auch zu anderen Ergebnissen im Hinblick auf eine Troglage oder zu einer Tunnellösung geführt.

Echte Varianten, wie z. B. eine andere Trassenführung, die Führung der Trasse in Trog- statt in Dammlage, eine leichte Verschiebung der Trasse im Bereich der Höfstraße nach Norden in Richtung der Eisenbahnlinie Langendreer-Laer-Weitmar-Dahlhausen oder eine Tunnellösung werden deshalb nicht diskutiert, weil der „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ „nicht daran gedacht hat“, wie seine Vertreter öffentlich in der Bürgerversammlung vom 27.02.02 ausgeführt haben oder weil solche Lösungsmöglichkeiten ohne nähere Begründung in der gleichen vorgenannten öffentlichen Bürgerversammlung ohne Begründung als „un-

wirtschaftlich“ abgetan wurden. Die gesetzlichen Vorschriften zur Prüfung anderweitiger Lösungsmöglichkeiten sind nicht erfüllt. Darüber hinaus ist die Lösung auch in sachlicher Hinsicht falsch, wie von uns an anderer Stelle dargelegt.

B. 2.3/2.4 61 Das hier genannte Kriterium der „Wirtschaftlichkeit“ bleibt ohne nähere Darlegung ein reines Scheinargument.

Eine seriöse Wirtschaftlichkeitsdiskussion muss das günstigste Verhältnis zwischen der Zielsetzung und dem notwendigen Mitteleinsatz ermitteln. Der Planverfasser hat also ergebnisoffen der Frage nachzugehen, ob die einzusetzenden Mittel ausreichen, sein Ziel zu erreichen, nämlich eine Bundesautobahn unter Beachtung der Gesichtspunkte Sozial- und Umweltverträglichkeit zu planen und zu bauen. Hierzu ist eine Gegenüberstellung der Kosten und des Wertes des zu erreichenden Ziels erforderlich. Da sich der Wert von Grundwerten wie „Gesundheit der Bevölkerung“ oder von Schutzgütern nicht quantifizieren und somit bilanzieren lässt, wirft die Beantwortung der Frage, ob eine Maßnahme wirtschaftlich ist, unüberbrückbare Schwierigkeiten auf. Daneben gilt, dass die Frage der Wirtschaftlichkeit einer Maßnahme ganz wesentlich von der (Rest)Risikodiskussion gesteuert wird: Rechtfertigt z. B. die vage Aussicht auf eine „*Verbesserung der Straßenverkehrsverbindungen im mittleren Ruhrgebiet*“ die Inkaufnahme von Gesundheits- oder Vermögensschäden für die Betroffenen?

Der Planverfasser nimmt entgegen seiner Verpflichtung als planende Behörde an dieser Wirtschaftlichkeitsdiskussion offensichtlich nicht teil. Für ihn scheint der Einfachheit halber „wirtschaftlich“ gleichbedeutend mit „billig“ zu sein.

B. 2. 5 Begründung der Vorschlagslinie

B. 2.5. 62 Die vom „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ behauptete „zweckmäßigste Lösung“ ist weder zweckmäßig noch begründet.

Der unter der Überschrift „Begründung der Vorschlagslinie“ zu findende Satz *„Bei den vorab beschriebenen Untersuchungen sowie nach Prüfung der Umweltverträglichkeit hat sich die gewählte Variantenführung als die zweckmäßigste Lösung erwiesen.“* **enthält kein einziges Element der Begründung.**

Wenn der zweite und letzte unter der gleichen Überschrift zu findende Satz *„Alle von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange wurden gegeneinander und untereinander abgewogen und haben zu der hier vorliegenden Planung geführt.“* als „Begründung für die Vorschlagslinie“ gemeint sein soll, weisen die EinwenderInnen diese Begründung zurück. Der „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ wird sich auch nicht in der Lage sehen, den Einwendern nachvollziehbar darzulegen, wie er im Detail die privaten Belange der im heutigen Schreiben genannten Personen und die privaten Belange aller anderen Einwender „gegeneinander und untereinander“ mit dem dargestellten Ergebnis abgewogen hat. Wir unterstellen, dass der „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ dazu schon mangels Kenntnis *„aller“* privaten Belange nicht in der Lage sein wird.

Er hat die einschlägigen Abwägungsbegriffe lediglich formal bürokratisch verwendet, aber nicht inhaltlich abgearbeitet.

B. 3 Rechtsgrundlage der Planfeststellung

B. 3. 63 *Die Planung der „Querspange“ nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) ist unzulässig.*

Während der „Querspange“ gemeinsam mit den weiteren Elementen der sogenannten „Bochumer Lösung“ gerade die Funktion zukommen soll, eine Alternative zum Gesamt-DüBoDo-Durchbau zu schaffen, hat sie im Rahmen der „Bochumer Lösung“ lediglich die Funktion – wie die Bezeichnung schon sagt – als „Quer“verbindung zwischen dem Autobahnkreuz A 43/44 und dem Außenring zu dienen.

Als solche kann sie aber nicht sämtliche Voraussetzungen erfüllen, die für die Einstufung als Bundesfernstraße nach dem FStrG vorliegen müssen.

Der erforderliche Netzzusammenhang wird in der Regel dadurch hergestellt, dass eine Bundesfernstraße (zumindest) an ihren beiden Enden mit einer anderen Bundesfernstraße verbunden ist. Die „Querspange“ soll jedoch an den Außenring angeschlossen werden, der als Landesstraße bzw. Kreisstraße ausgewiesen ist. Zwar sind auch die Straßen als Bundesfernstraßen einzustufen, die zwei Bundesautobahnen miteinander verbinden, soweit sie die Aufgabe einer Zubringerschienen für das Autobahnnetz erfüllen. Die „Querspange“ ist für sich allein jedoch keine Verbindung zwischen zwei Autobahnen. Ohne Bau des „Westkreuzes“ wird keine Verbindung zwischen der A 44 und der A 40 geschaffen.

B. 3 . 64 *Als Teil der „Bochumer Lösung“ kann die „Querspange“ nicht gleichzeitig als Abschnitt*

der Gesamt- A 44 / DüBoDo nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) geplant werden.

Die „Querspange“ soll nicht als Teil der Gesamt-A 44-DüBoDo, und damit als Abschnitt der großräumigen Ost-West-Achse Aachen und Kassel dienen. Sie soll als Bestandteil der „Bochumer Lösung“ eine Verbindungsalternative zwischen der A 44 im Bochumer Süden und der A 40 im Bochumer Westen schaffen.

Mit dem Bau von „Querspange“ und „Westkreuz“ soll eine quer durch Bochum verlaufende Verbindung geschaffen werden. Diese soll nach den – zumindest bis zum 13.03.2002 abgegebenen - politischen Absichtserklärungen der Bundesregierung (Verkehrsministerium) und der NRW-Landesregierung gerade den DüBoDo / A 44-Weiterbau durch den Bochumer Süden bis Velbert ersetzen. Ein und dieselbe Straßenbaumaßnahme kann aber nicht einerseits als Teilabschnitt einer Gesamt-Autobahn funktionieren und andererseits mit weiteren Straßenbaumaßnahmen gerade zur Alternative zum Weiterbau dieser Gesamt-Autobahn werden.

B. 3. 65 Eine Planfeststellung aufgrund der vorgelegten Planung ist auch deshalb rechtswidrig, weil der geplante Feststellungsabschnitt in einer Länge von nur 2,88 km nach dem Bundesfernstraßengesetz zu klein ist.

Das Fernstraßenrecht geht davon aus, dass es sich auch um *Fernstraßen* handelt. Gleichwohl verlangt das geltende Recht nicht, dass eine Autobahn zugleich in einem Stück etwa von Aachen bis nach Kassel planfestgestellt werden muss.

Selbstverständlich lassen sich in legaler Weise auch Abschnitte bilden. Sie müssen aber jeweils eine Mindestabschnittslänge besitzen, die der Straße auch einen *Fernstraßen*charakter verleiht. Insbesondere dürfen diese Teilabschnitte nicht die Länge von lediglich einer Dorfstraße besitzen. Insoweit angemessen wäre also der Planfeststellungsabschnitt bis nach Velbert.

Die Teilabschnitte dürfen auch deshalb nicht zu kurz bemessen sein, um den Rechtsschutz der Bürger nicht zu beeinträchtigen. Insbesondere ist auch die praktizierte „Salami-Taktik“ rechtswidrig. Diese wird von uns, allen einschlägig informierten BürgerInnen, von allen Bürgerinitiativen, aber auch von vielen kommunalen und staatlichen Stellen bereits seit 3 Jahrzehnten kritisiert. Mit der Salami-Taktik bezweckt der „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“, die Einheitsfront der anliegenden Bürger zu spalten. Insbesondere achtet der „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ auch darauf, dass überall künstliche Zwangspunkte geschaffen werden mit der Folge, dass es jeweils angeblich nur um den sogenannten „Lückenschluss“ geht.

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

Durch Anwendung der Scheibchenmethode (Salami-Taktik) soll ein effektiver Rechtsschutz für die Betroffenen unterlaufen und deren verfassungsrechtlicher Anspruch auf rechtliches Gehör verletzt werden. Bundesverfassungsrichter Dr. Simon hat 1977 seine ernsthaften Bedenken gegen eine solche Zerstückelung in Teilgenehmigungen geäußert¹.

B. 4. Einzelheiten der Baumaßnahme

B. 4. 3. Auswirkungen auf den vorhandenen Straßenverkehr

B. 4. 3. 66 Der Außenring ist ursprünglich als innerstädtische Entlastungsstraße geplant.

Dies war der offizielle politische Wille von Parlament und Bevölkerung. In diesem Zusammenhang schuf man ein Verkehrsmodell, durch das besonders die innerstädtischen Straßen durch den Außenring entlastet werden sollten. Das Zusammenspiel zwischen innerstädtischen Straßen und Außenring sollte verkehrlich harmonisiert werden, so dass die BürgerInnen bei besserer Infrastruktur weniger Belastung durch Lärm und Schadstoffe ausgesetzt sind.

Die Hochstufung der innerstädtischen Entlastungsstraße zur Autobahn führt, laut Prognose, zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen sowohl auf dem jetzigen Ring, als auch im naheliegenden innerstädtischen Straßensystem. Hierdurch

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

kommt es gerade **nicht** zu einer geringeren Belastung durch Lärm und Schadstoffe, sondern zu einer weitaus höheren.

B. 4. 3. 67 Bei Stau auf der A 44 werden die Kfz abfahren und auf andere Straßen ausweichen, um den Stau zu umgehen.

Üblicherweise haben Autobahnen ein geregeltes Umleitungssystem. In den Planungsunterlagen ist nicht ersichtlich, wie die Verkehrsregulierung im Sinne dieser empfohlenen Umleitung laufen wird. Wir fordern die Offenlegung der Umleitungsvarianten durch das Bochumer Stadtgebiet mit Angabe der hierdurch bedingten Verkehrsentwicklung auf den innerstädtischen Straßen.

Die BewohnerInnen im Nahbereich der geplanten Trasse befürchten einen erheblichen Zuwachs des Verkehrs auf den innerstädtischen Straßen.

Die Auswirkungen eines Staus auf dem Außenring zeigten sich am 28.02.2002, nachdem eine Gasleitung durch Bohrungen auf dem Außenring beschädigt worden war. Der Ring wurde abschnittsweise gesperrt und der Verkehr floss in den innerstädtischen Bereich. Vor allem die Königsallee, die Markstraße und die Wasserstraße waren durch zähfließenden Verkehr und durch Staus zwischen 9.00 Uhr und 20.00 Uhr blockiert. Solche Situationen sind in Zukunft häufig zu erwarten. Die Unfallgefahr wächst damit nicht nur auf der Autobahn, sondern auch auf den innerstädtischen Straßen.

B. 4. 4. Bodenmassen und Abfallbeseitigung

B. 4. 4 68 Die Aussagen zu Altlasten sind unter der Überschrift „Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt“ thematisch falsch eingeordnet. Sie gehören in ein nicht vorhandenes Kapitel „Nachweis der Unbedenklichkeit der geplanten Nutzung“.

Der Begriff „Altlastfläche“ ist kein rechtlich oder fachlich definierter Terminus: **Der Begriff „Altlast“ ist gesetzlich definiert (§ 2 BBodSchG):** Er bezeichnet Flächen, von denen bei gegenwärtiger Nutzung u.a. eine Gefahr für den einzelnen oder die Allgemeinheit ausgeht.

Nach den Ausführungen des Erläuterungsberichts finden sich im Bereich der Trasse also 25 Flächen, von denen gegenwärtig eine ordnungsrechtlich relevante Gefahr ausgeht. Allerdings wird die Öffentlichkeit im Unklaren darüber gelassen, wo die gefährlichen Flächen im einzelnen liegen, um welche Gefahren es sich im Detail jeweils handelt und wie der einzelne sich und seine Familie vor diesen Gefahren schützen kann. Dies erscheint um so unverständlicher, als es die Stadt Bochum als zuständige Ordnungsbehörde offenbar versäumt, ihrer Verpflichtung auf Information der Öffentlichkeit und auf Einleitung von Maßnahmen der Gefahrenabwehr nachzukommen. Es entsteht der Eindruck, dass hier durch die unheilige Allianz zwischen Ordnungs- und Planungsbehörde selbst unter Inkaufnahme von akuten Gefahrerbeständen für die Allgemeinheit dem Straßenbau eine höhere Priorität eingeräumt werden soll als dem Schutz des einzelnen.

Nach der im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) beschriebenen Altlastensituation wäre unter Anwendung des boden-

schutzrechtlichen Instrumentariums (Gefährdungsabschätzung, Sanierungsuntersuchung, Sanierungsplanung) vor der Schaffung von Baurecht zu prüfen, ob, ggf. unter welchen Bedingungen, die Situation die geplante Nutzung zulässt. Diese Prüfung ist offenbar nicht erfolgt. Es wird daher vorsorglich eingewandt, dass die Trasse auf Grund der vom Planverfasser behaupteten Gefahrenlage nicht für eine Nutzung als Autobahn geeignet ist.

B. 4. 4. 69 Die im Zusammenhang mit der Altlastensituation genannten Gutachten c), d) und e) sind nicht geeignet, die Aussagen des Planverfassers zu Altlasten zu belegen.

Die Einordnung eines Altstandortes oder einer Altablagerung als Altlast setzt die Durchführung einer qualifizierten Gefährdungsabschätzung voraus. Keines der vom Planverfasser zur Einsichtnahme bereitgehaltenen Gutachten erfüllt dieses Kriterium. Dies lässt nur den Schluss zu, dass der Planverfasser die Gutachten, die bei 25 namentlich bezeichneten Flächen zur Einstufung als Altlast geführt haben, der Öffentlichkeit vorenthält.

Die vom Planverfasser zur Einsichtnahme bereitgehaltenen Gutachten tangieren Altlastenfragen im engeren Sinne nur am Rande. Es ist im industriellen Ballungsraum Ruhrgebiet wahrscheinlich ohne Beispiel, dass bei der gutachterlichen Darstellung von 25 eng vergesellschafteten Altlasten, darunter Kokerei und Kläranlage, offensichtlich kein Gedanke an den Schutz des Grundwassers verschwendet worden ist. Die Gutachten weisen z. B. nicht den Bau und die Auswertung einer einzigen Grundwasser-Messstelle im Bereich der Kokerei nach, obwohl hier massive, oberhalb der Eingreifschwelle

liegende, wassergefährdende, kokereitypische Bodenverunreinigungen vorliegen. Ebenso wenig liegen den Gutachten Angaben über das Aquifer, über die Strömungsverhältnisse des Grundwassers oder über dessen chemische Zusammensetzung bei, so dass nicht einmal abgeschätzt werden kann, ob die Belastungen als unter- oder als oberstromig anzusehen sind.

Die Gutachten widmen sich schwerpunktmäßig der Fragestellung, wie mit beim Bau der Autobahn möglicherweise angetroffenem kontaminierten Material umzugehen ist und ob Standfestigkeitsprobleme bestehen. Die auf Grund einer Standardempfehlung des Gutachters vorgesehenen weitergehenden baubegleitenden Untersuchungen lediglich bei organoleptischen Auffälligkeiten werden erfahrungsgemäß unterbleiben, weil sie zu Baustellenstillstand und damit zu nicht kalkulierbaren Kosten führen. Die gesetzliche Verpflichtung zur Sanierung von Altlasten spielt für den Planverfasser keine Rolle. Im Ergebnis werden 25 von der Autobahn und den Lärmschutzwällen gedeckelten Altlasten mit insbesondere für das Grundwasser unbekanntem Gefahrenpotential aus den Augen sein. Eine spätere ordnungsbehördlich korrekte Bearbeitung der Altlastensituation kann dann auf Grund der geschaffenen Tatsachen mit dem Hinweis auf „Unverhältnismäßigkeit“ unterbleiben.

Die Absicht des Planverfassers mit der beschriebenen Altlastensituation in der im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) dargestellten Art und Weise umzugehen, entspricht nicht den gesetzlichen Vorgaben. Dies bezieht sich u.a. auf die Absicht des Planverfassers, *„erforderlich werdende Sanierungsmaßnahmen (...) unter Beachtung der abfallrechtlichen Bestimmungen“* durchzuführen, die Kosten dieser Maßnahmen ohne ordnungsrechtlich gebotene Störerauswahl dem Steuerzahler (*„Die Kosten der Baumaßnahme trägt die Bundesrepublik*

Deutschland“) aufzubürden und die baubegleitende Überwachung vom „Baugrundgutachter“ durchführen zu lassen.

B. 4. 5 Straßenentwässerung / Grundwasser

B. 4. 5 70 Die Aussagen des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) zu den Auswirkungen des Vorhabens auf Grund- und Oberflächenwasser sind lediglich Behauptungen, deren Wahrheitsgehalt angezweifelt wird. Es fehlt jede Angabe über die allgemein anerkannten Prüfungsmethoden, die zur Gewinnung der Aussagen angewandt worden sind.

B. 4. 5 71 Die Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser zeichnen sich durch ihre Ergebnisorientiertheit aus.

Eine fachwissenschaftlich seriöse Behandlung der Thematik wäre da nur hinderlich. Folgerichtig wird postuliert:

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

Dieser für den Planverfasser ungemein praktische Lösungsansatz krankt nicht nur daran, dass er verschweigt, woher der Planverfasser diese Erkenntnis bezieht. Er lässt insbesondere offen, was „ausgeprägt“ bedeuten soll, was unter „Grundwasserstrom“ zu verstehen ist und was in diesem Zusammenhang „Höhenlage der geplanten Baumaßnahme“ meint.

Die mehrfach variierte Formulierung, nach der im Bereich der Baumaßnahme die Grundwasservorkommen wegen ihrer Bedeutungslosigkeit praktisch unbeachtet bleiben können, widerspricht sowohl einschlägigen Literaturangaben als auch eindeutigen Topographiemerkmalen. Wissenschaftliche Belege in Form von Erkenntnissen aus einem repräsentativen Grundwassermessstellen-Netz und ergänzend gewonnenen geologischen und stratigraphischen Daten legt der Planverfasser nicht vor.

Die verquere Logik, dass „keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut zu erwarten“ sind, „da keine bedeutsamen Grundwasservorkommen im Untersuchungsgebiet vorhanden sind“, macht nicht einmal dann Sinn, wenn man die fast inbrünstig behauptete Prämisse für bare Münze nähme.

Auch die Aussagen des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) zu den Auswirkungen des Vorhabens auf das Oberflächenwasser sind lediglich in sich widersprüchliche, unvollständige und belanglose Behauptungen. Es fehlt jede Angabe über die allgemein anerkannten Prüfungsmethoden, die zur Gewinnung der Aussagen angewandt worden sind.

Es ist von „Vorbelastungen“ des „Schattbaches“ die Rede, ohne dass diese Vorbelastungen analytisch beschrieben werden; es ist von „erheblichen Vorbelastungen“ des „Stillgewässers“ die Rede, ohne dass die Aussage analytisch untermauert wird. Die offensichtliche Vorliebe des Planverfassers, „Vorbelastungen“ zu konstatieren, dient lediglich dazu, den Eindruck zu erwecken, dass man da, wo ohnehin schon „Vorbelastungen“ bestehen, der seriösen Untersuchung der Frage nach möglichen Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahme mit ein paar Floskeln ausweichen kann. Und genau das macht der Planverfasser dann auch.

In Bezug auf das Stillgewässer behauptet der Planverfasser - wie gewohnt ohne Beleg - , dass die *„derzeit schon erheblichen Vorbelastungen durch die Schadstoffeinträge aus dem Nordhausenring“* hervorgerufen werden. Eine analoge Beeinträchtigung des Schattbaches aus der Querspange schließt er aber - bei etwa gleicher Entfernung - aus, weil *„die Trasse gegenüber dem Fließgewässer durch den Lärmschutzwall und eine dichte Abpflanzung auf dem Straßendamm abgeschirmt“* ist. Die bisher in der Fachliteratur nicht erwähnte Methode *„Vorflutänderung durch Abschirmung“* steht im Widerspruch zur Aussage, dass durch die Maßnahme *„keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut“* Grundwasser zu erwarten sind.

Die an anderer Stelle des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) ausdrücklich erklärte Absicht, belastetes Oberflächenwasser (unter Ausnutzung der Reinigungswirkung des Bodens) ins Grundwasser oder über Sandfänge in Regenrückhaltebecken einzuleiten, enthält keine Angaben über die Effektivität der Reinigung, insbesondere im Hinblick auf die Partikel PM₁₀ und PM_{2,5}.

B. 5. 0 Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt

B. 5. 0 72 Die Aussagen zu *„Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt“* sind qualitativ unzureichend. In ihrer oft verblüffenden Schlichtheit sind sie nicht geeignet, das komplizierte Wirkungsgefüge naturräumlicher Zusammenhänge und Wechselwirkungen adäquat zu erfassen. Sie prognostizieren eine Situation, die die EinwenderInnen in ihren verfassungsmäßig verbrieften Rechten verletzt.

B. 5. 1 Mensch

B. 5. 1. 1 Lärm

B. 5. 1.1 73 Die Lärmwirkung durch den zu erwartenden Straßenverkehrslärm sowie die Einwirkung der bereits existierenden Lärmquellen stellen sowohl eine gesundheitliche Belästigung als auch eine gesundheitliche Gefährdung dar. Wir wenden ein, dass neueste gesundheitswissenschaftliche Untersuchungen zur Wirkung des Lärms auf den Menschen nicht berücksichtigt worden sind.

Der Straßenverkehrslärm - zusätzlich zu dem jetzt schon bestehenden Lärm - an dem geplanten neuen Teilstück der A 44 wird erhebliche Nachteile, erhebliche Belästigungen und gesundheitliche Schäden für die Bevölkerung im Bochumer Süden herbeiführen. Immissionen sind unter anderem als „auf Menschen einwirkende Geräusche“ definiert. Um ein aussagekräftiges Bild von den Immissionen zu bekommen, müssen die maßgeblichen Immissionsverhältnisse am Einwirkungsort, d. h. in den Wohnungen, auf den Balkons und in den Gärten gemessen und beurteilt werden. Die verschiedenen Lärmimmissionen müssen dabei summativ betrachtet werden.

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

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

Auch wenn es zur Zeit noch keinen umfassenden rechtlichen Ansatz zur Gesamtbeurteilung von Lärm gibt, so darf man im Sinne der gesundheitspolitischen Vorsorge und in Anbetracht der zu erwartenden EU-Richtlinien nicht auf diese wissenschaftlichen Erkenntnisse verzichten. In den Planungsunterlagen finden sich keinerlei Hinweise auf die Berücksichtigung solcher Ergebnisse bzw. entsprechenden Gutachten. Zur Gesamtbelastung durch Lärm beispielsweise in den betroffenen Gebieten zählt vor allem im Bereich Steinkuhl, Laer und Altenbochum die Lärmbelastung durch das Opelwerk. Der Dauerschallpegel des Opelwerks ist, wie Messungen ergeben haben, bereits jetzt schon am Rande des Erlaubten. **Der Maximalpegel des Rangierbetriebs übersteigt bis zu 50 mal pro Tag (inkl. der Nachtschicht) erheblich die zulässigen Grenzwerte.**

B. 5. 1. 1 74 Aufgrund neuester gesundheitswissenschaftlicher Untersuchungen ist belegt, dass Lärm ein Risikofaktor der modernen Zivilisationskrankheiten ist.

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

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

Der Schutz des Schlafs ist deshalb eine verpflichtende Notwendigkeit bei der Berechnung/Planung der Lärmschutzmaßnahmen.

B. 5. 1.1 75 Im Bereich der geplanten Trasse liegen mehrere Kindergärten und Kindertagesstätten, Schulen, Sportplätze und Spielplätze. In den sehr dicht besiedelten Gebieten Wiemelhausen, Altenbochum, Laer, Querenburg und Steinkuhl leben viele Kinder. Kinder und Schüler sind durch die neue Baumaßnahme einer permanenten Lärmgefährdung ausgeliefert.

Da das neue Teilstück der A 44 zum großen Teil durch reines Wohngebiet geht (Bebauung mit Ein- bis Vierfamilienhäusern) so ist davon auszugehen, dass der Lärm des neuen Teilstücks der A 44 dabei die Schlafstruktur und die Schlafqualität der betroffenen Menschen erheblich beeinträchtigen wird. Dieses wird zu Schlafstörungen mit Krankheitswert führen. Geht man bei Menschen grundsätzlich von spezifi-

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

B. 5. 1. 1 76 Die stark belästigenden und gesundheitsgefährdenden Auswirkungen des Lärms werden auch die Sexualität der Bochumer BürgerInnen in den betroffenen Gebieten beeinträchtigen. Stress durch Lärm senkt die sexuelle Lust und die Häufigkeit des Geschlechtsverkehrs erheblich. Hierdurch kommt es zu einer Senkung der Geburtenrate in Bochum.

Studien belegen die Auswirkung von Stress auf das sexuelle Erleben und das Sexualverhalten. Belästigende und schädigende Lärmwirkungen, vor allem nachts, erhöhen die aktuellen Stressreaktionen und das langfristig wirkende Stressniveau. Studien belegen gleichzeitig, dass mehr als 50 % der Befragten angeben, dass sie unter Stress schwere Probleme mit ihrer Sexualität hätten. Stress ist das größte Problem in Ballungsräumen wie dem Ruhrgebiet, hinzu kommt der Stress im Beruf und gerade in Zeiten der hohen Anspannung

auch im Privatleben. Männer würden, so die Studien, noch mehr unter den sexuellen Problemen leiden als Frauen.

Der Bau des neuen Teilstücks der A 44, vor allem die schädigenden Lärmwirkungen, ist nicht vereinbar mit dem im Grundgesetz verankerten Recht auf seelische Gesundheit und körperliche Unversehrtheit.

Letztendlich kommt es aber auch durch den Rückgang der Geburtenrate zu einer Verringerung der Bochumer Bevölkerung. Dies hat wiederum nachteilige Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Bochum.

B. 5. 1. 2 Schadstoffbelastung

B. 5. 1.2 77 Von der A 44 gehen entgegen den Behauptungen des „Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ schädliche Umwelteinwirkungen aus.

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

Gegenteil verkehrt: In tatsächlicher Hinsicht beweist die Unterlage 14, dass von der A 44 „schädliche Umwelteinwirkungen“ im Sinne der Ausführungen des „Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ ausgehen.

B. 5. 1. 2. 78 **Es besteht der begründete Verdacht, dass infolge der Baumaßnahmen der „Bochumer Lösung“ einschließlich des Neubaus der A 40 mehrere Immissionsgrenzwerte überschritten werden.**

Berechnungen des Wuppertal Instituts (Kurzstudie 1996, S. 22-24.) zeigen, dass heute schon in der Umgebung von Teilabschnitten des Außenrings der Ruß-Grenzwert des BImSchG erreicht und die EG-Leitwerte (arithmetisches Mittel und 98%-Wert) für NO₂ überschritten wird. Auf dem Außenring werden sich die Grenzwertüberschreitungen bei Umsetzung der Maßnahmen voraussichtlich verstärken. Auch für die „Querspange“ - A 44 werden für NO₂, SO₂ und Ruß problematische Annäherungen an zulässige Grenzwerte bzw. sogar deren Überschreitung ausgewiesen.

B. 5. 1. 2 79 **Der Planverfasser begnügt sich bei der Betrachtung der Schadstoffimmissionen mit der Feststellung, dass die Konzentration der relevanten Luftschadstoffe im Prognosezeitraum und an festgelegten Immissionsorten die herangezogenen Beurteilungswerte unterschreitet und infolgedessen „schädliche Umwelteinwirkungen“ nicht zu befürchten sind.**

Die in der Unterlage „Schadstoffbelastungen an Straßen“ (Unterlage 14) enthaltenen Ausführungen enthalten grobe methodische Fehler, deren Beseitigung dazu führt, dass sich

die Grundaussage „Schädliche Umwelteinwirkungen sind nicht zu befürchten“ in ihr Gegenteil verkehrt: Die Unterlage 14 beweist insofern, dass von dem Vorhaben „schädliche Umwelteinwirkungen“ im Sinne der Ausführungen des Planverfassers ausgehen.

Betroffene sind allerdings nicht so sehr daran interessiert zu erfahren, ob irgendwelche Grenzwerte eingehalten werden, sondern daran, ob die Einhaltung dieser Grenzwerte ihr verfassungsmäßig verbrieftes Recht auf körperliche Unversehrtheit garantiert. Dies ist ausweislich wissenschaftlicher Forschungsergebnisse nicht der Fall. Der Planverfasser bezieht diese Forschungsergebnisse offenkundig nicht in seine Abwägung ein.

B. 5. 1. 2 80 Gegen die argumentative Vernachlässigung wichtiger, die Menschen in ihren Auswirkungen mehr als Lärm schädigenden Schadstoff-Einwirkungen erheben wir Widerspruch

Die Verfasser des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) betonen in ihren Erläuterungen zu den zu erwartenden negativen Auswirkungen auf die Anlieger primär die zunehmenden Lärmbelästigungen (5.1. des Erläuterungsberichts: Mensch, Blatt 20): *„Betriebsbedingte Auswirkungen auf die Wohn- und Wohnumfeldfunktionen entstehen primär durch die Lärmemissionen“*.

Anschließend finden sich Erläuterungen, die die zunehmende Belastung durch Lärmimmissionen infolge umfassender Lärmschutzmaßnahmen relativieren und verharmlosen, um dann später wieder in ihrer Belastungs-Schwere uneingeschränkt aufgegriffen zu werden (Blatt 21): *„Neben den*

Lärm- und Schadstoffemissionen ergeben sich weitere Auswirkungen (...) die das Schutzgut Mensch betreffen.“

Interessant ist, dass sich hier erstmalig die Erwähnung ‚Schadstoffemissionen‘ und ihre Folgen für das Schutzgut Mensch findet, die bis zu dieser Textstelle nicht explizit angesprochen wurde. Im Text wird dann weiterhin nur auf die Verminderung der Erholungseignung des landschaftlichen Umfeldes zur Querspange verwiesen, allerdings wieder nur durch Verlärmung (Blatt 21).

Erst auf Blatt 25 wird wieder Rekurs auf Schadstoffimmissionen genommen, die allerdings, so der Erläuterungsbericht (Unterlage 1), „durch die dichte Anpflanzung sowie durch die Lärmschutzwälle erheblich gemindert“ werden sollen.

Blatt 28 relativiert dann wieder diese Aussage und anerkennt eine „Erhöhung der heute schon vorhandenen Schadstoffeinträge in die Landschaft“.

Konkreter wird dann im folgenden zum erstenmal auf die Verursacher von Schadstoffbelastungen hingewiesen, nämlich „Otto- und Dieselmotoren und durch Abrieb von Reifen und Fahrbahnbelägen“ (Blatt 28).

Anschließend wird zur Beurteilung und Richtlinieneinhaltung der Schadstoffeinträge auf die Unterlage 14 verwiesen, wo die Grenze der zu erwartenden Schadstoffbelastung mit Bezug auf die Bundesimmissionsschutzverordnung als „nicht überschritten“ angesehen wird (Blatt 29). Im weiteren wird nur noch vereinzelt und unspezifisch auf Schadstoffeinträge, immer mit Bezug auf Unterlage 14, verwiesen. Lediglich die Belastung durch Lärm wird, wie schon am Anfang des Erläuterungsberichts (Unterlage 1), noch einmal ausdrücklich erwähnt.

B. 5. 1. 2 81 Lärm „primär“ als die folgenreichste Belastung anzusehen, berücksichtigt nur den Faktor, dass Lärm direkt wahrgenommen und als unerträgliche Belastung empfunden wird.

Indirekte Auswirkungen durch Schadstoffbelastungen, die keine direkt spürbaren Belastungen hinterlassen, tauchen in ihrer die Gesundheit nachhaltig aber nur langsam zerstörenden Wirkung, wenn überhaupt (aufgrund des zeitverzögerten Ausbruchs von ernstzunehmenden Krankheiten), erst sehr spät oder gar nicht in der epidemiologischen Kausalkette auf. Ein Zusammenhang zwischen langjährigen Expositionen von verkehrsbedingten giftigen und karzinogenen Schadstoffen und schweren Krankheiten mit letalem Ausgang wird dann nicht mehr hergestellt. Die Etikettierung „stille Opfer des Straßenverkehrs“, wie 2001 in einem wissenschaftlichen Beitrag der Wiener Klinischen Wochenschrift geschehen¹, kann unter diesen Umständen nur unterstrichen werden. Alleine wissenschaftliche Untersuchungen, auf die wir später eingehen werden, belegen diese infauste und von Politik und Verwaltungen hartnäckig ignorierte Kausalkette.

Die Argumentationskette des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) ist nichtssagend und unverbindlich. Ausdrücke wie „primär“ (siehe oben) sind unwissenschaftlich und statistisch nicht haltbar. Sie sind einer seriösen Darstellung von Belastungsfolgen durch Straßenbaumaßnahmen unwürdig. Allgemein unverbindliche Ausdrucksweisen wie „neben den...gibt es noch weitere...“ sind rechnerisch nicht fassbar und weder geeignet, von Verwaltungsseite etwas dezidiert zu belegen

¹ Studnicka et al. (2001) Stille Opfer des Straßenverkehrs. Wien, Klinische Wochenschrift

noch geben sie dem Bürger die Möglichkeit, in der Sache detailliert dagegen zu argumentieren.

B. 5. 1. 2 82 Die in der Unterlage 14 vorgenommene Abschnittsbildung ist nicht nachvollziehbar. Die Länge der Abschnitte 1 und 2 ist nicht angegeben, eine Prüfung der für diese Abschnitte aufgestellten Emissionsberechnung ist nicht möglich.

B. 5. 1. 2 83 Der Erläuterungsbericht (Unterlage 1) erzeugt die Illusion, dass durch Lärmschutzwälle (!) und Anpflanzungen Schadstoffimmissionen reduziert werden können (Blatt 25).

Es ist allgemein bekannt, dass gerade Schadstoffe wind- und wetterbedingt oft über weite Entfernungen transportiert werden. Unterlage 14 trägt dem Rechnung, indem sie die Schadstoffbelastungs-Zunahmen bis auf eine Entfernung von 200 Metern zur Trasse berechnet, nicht aber an der Schallschutzmauer aufhört.

B. 5. 1. 2 84 Es wird lapidar bemerkt, dass in einer Entfernung von 200 m keine signifikanten Zusatzbelastungen von Schadstoffen durch den KfZ-Verkehr der A 44 zu erwarten sind. Diese Bemerkung ist nicht haltbar.

Die Verteilung der Schadstoffe ist insbesondere von der Hauptwindrichtung und der Abschirmung von Luftbewegungen durch Bebauung, Vegetation und Geländeerhebungen

abhängig. Die geplante A 44 hat eine bevorzugte Ost-West-Richtung, so dass in einer Westwindzone die Schadstoffe längs der Straße und nicht quer zur Straße verdünnt werden.

B. 5. 1. 2 85 **Wir erheben Widerspruch gegen die Verwendung nicht übertragbarer Messergebnisse, die aufgrund nicht vergleichbarer geographischer Strukturen in keiner Weise vergleichbar sind und zu falschen Schlussfolgerungen bzgl. der Dauer und Intensität von Schadstoffbelastungen der im Trassenbereich wohnenden Bevölkerung führen.**

Die an der Messstation Bochum-Gerthe erhaltenen Messwerte sind für die geplante A 44 nicht geeignet. In Bochum-Gerthe ist der Verlauf der A 43 von Süd-Ost nach Nord-West, also nahezu quer zur Hauptwindrichtung. Zusätzlich ist das Gelände viel flacher, so dass ein erheblich besserer Luftaustausch möglich ist. Dies führt zu völlig falschen Schlussfolgerungen in Gebieten mit besonders schlechtem Luftaustausch wie die Kessellage im Bereich der Häuser Steinkuhlstr. 31 – 35 oder der Bereich des Regenrückhaltebeckens an der Höfstraße

B. 5. 1. 2 86 **Es ist nicht erkennbar, warum die Messstelle Bochum-Gerthe herangezogen worden ist. Es fehlt ihre Charakterisierung als Hintergrundstation / Verkehrsmessstation entsprechend der LUQS-Systematik des LUA.**

B. 5. 1. 2 87 Es ist ein methodischer Fehler, für die Ermittlung der Grundbelastung Werte einer Messstelle heranzuziehen, die 1998 für sechs Monate temporär eingerichtet war und von der es demzufolge keine neueren Werte für Verifizierungs- oder Plausibilitätsberechnungen geben kann.

B. 5. 1. 2 88 Die Angabe von 98-Perzentilwerten für Ruß und Benzol widerspricht den im Textteil der Unterlage 14 enthaltenen Angaben.

Sie suggeriert, dass der Planverfasser entgegen geltendem Recht der Auffassung ist, es ließen sich auch bei kanzerogenen Schadstoffen begründbare Grenzkonzentrationen angeben, die bei lebenslanger Exposition als unbedenklich für die menschliche Gesundheit gelten können. Die vom Planverfasser den Rußpartikeln zugeschriebene lediglich „vermutete“ krebserzeugende Eigenschaft ist wissenschaftlich nicht haltbar. Die krebserzeugende Wirkung der Komponente Benzo(a)pyren ist belegt.

B. 5. 1 .2 89 Insgesamt sind die angegebenen Rechenwerte für die Schadstoffe in der vorliegenden Form nicht haltbar.

Die Annahmen über die Fahrzeugflotte, die Vergleichbarkeit der Vorbelastung etc. führen zu einem nahezu beliebigen Ausgangsparametersatz. Es kann davon ausgegangen werden, dass geringe Änderungen in diesem Parametersatz zu einem völlig anderen Ergebnis der prognostizierten Konzentrationen führen wird.. Daher muss für eine Verifizierung der

erzielten Ergebnisse das verwendete Rechenmodell beschrieben und offengelegt werden, damit geprüft werden kann, ob nicht spezielle topographische und kleinklimatische Gegebenheiten den Einsatz sensiblerer Mess- und Rechenmodelle unter verstärkter Beachtung meteorologischer Daten erfordern.

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

Die Glaubwürdigkeit der vorliegenden Berechnung wird daher grundsätzlich angezweifelt: In der vorliegenden Form sind die berechneten Konzentrationswerte keine Basis für eine belastbare Bewertung der Schadstoffsituation im Bereich der geplanten A 44 für den Prognosezeitraum.

B. 5. 1 .2 90 Die für die Schadstoffausbreitungsberechnung gewählten Parameter beschreiben eine Immissionssituation, die an anderer Stelle der Planfeststellungsunterlagen gemachten Angaben widerspricht:

B. 5. 1 .2 91 Es wird von leichtflüssigem Verkehr ausgegangen. Der auf Grund der Verkehrsprognosen zur Be- bzw. Überlastung des Planfeststellungsabschnitts zu erwartende Stop-and-Go-Verkehr findet keinen Eingang in die Berechnungen.

B. 5. 1. 2 92 Es ist widersprüchlich, dass im Abschnitt 1 bei einem Tempolimit von 100 km/h von einer mittleren Fahrzeuggeschwindigkeit von 106,8 km/h ausgegangen wird.

B. 5. 1. 2 93 Es ist widersprüchlich, dass im Abschnitt 2 kein Tempolimit angenommen und von einer mittleren Fahrzeuggeschwindigkeit von 124,2 km/h ausgegangen wird, obwohl nach Aussagen an anderer Stelle des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) für diesen Abschnitt ein Tempolimit von 100 km/h vorgesehen ist.

B. 5. 1. 2 94 Es ist widersprüchlich, dass im Abschnitt 3 kein Tempolimit angenommen und von einer mittleren Fahrzeuggeschwindigkeit von 121,4 km/h ausgegangen wird, obwohl nach Aussagen an anderer Stelle des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) für diesen Abschnitt ein Tempolimit von 100 km/h vorgesehen ist.

B. 5. 1. 2 95 Es ist widersprüchlich, dass im Abschnitt 4 kein Tempolimit angenommen und von einer mittleren Fahrzeuggeschwindigkeit von 122,6 km/h ausgegangen wird, obwohl nach Aussagen an anderer Stelle des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) für diesen Abschnitt ein Tempolimit von 100 km/h vorgesehen ist.

B. 5. 1. 2 96 Es ist bemerkenswert, dass ausgerechnet im unfallträchtigen achtspurigen Verflechtungsbereich mit der höchsten mittleren Fahrzeuggeschwindigkeit gerechnet wird.

B. 5. 1. 2 97 Die jeweiligen Angaben zu den Lkw-Anteilen der Schadstoffprognose sind nicht nachvollziehbar.

B. 5. 1. 2 98 Die Annahme über Katalysatorausstattung der gesamten Fahrzeugflotte ist nicht haltbar.

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

B. 5. 1. 2 99 Die abzusehende Motorentwicklung hin zu leistungsfähigen und sparsameren Motoren sowie der im Kfz-Bau, im Treibstoff- und im Zubehörbereich anzunehmende verstärkte Einsatz bisher nicht verwandter Materialien macht die Betrachtung und toxikologische Bewertung neuer Schadstoffgruppen sowohl hinsichtlich Abrieb als auch hinsichtlich Verbrennung insbesondere auf Grund des langen Prognosezeitraums erforderlich. Hierzu sagt die Prognose kein Wort.

B. 5. 1. 2 100 Angaben zu Ozonkonzentrationen im Sommer und bei Inversionswetterlagen fehlen vollständig.

B. 5. 1. 2 101 Obwohl an anderer Stelle des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) die bei spezifischen Witterungsverhältnissen sensiblen weil austauscharmen Niederungen erwähnt werden, finden sie hier trotz der zu befürchtenden Schadstoffakkumulation und des damit verbundenen erhöhten Gesundheitsrisikos keine Berücksichtigung

B. 5. 1. 2 102 Es fehlen Angaben zu dem unter 5.3 genannten Schadstoff Cadmium.

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

B. 5. 1. 2 103 Es fehlt jegliche Erwähnung und Berücksichtigung von Platin aus Katalysatoren.

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

B. 5. 1. 2 104 Wir erheben Einspruch gegen Berechnungen, die sich nur auf Schadstoffbelastungen

der eigentlichen Trassen-Baumaßnahme konzentrieren, nicht aber die zunehmende Schadstoffbelastung durch das Befahren von stau-umfahrenden Schleichwegen einbeziehen, schadstoffhaltige ‚Folgekosten‘ und die dadurch bedingte Potenzierung von Belastungen also unberücksichtigt lassen.

Nach Verwirklichung des Querspangen-Baus wird die bereits oben dargelegte Steigerung des Verkehrs auf dem Außenring auftreten. Nach einer Studie des Planungsamts der Stadt Bochum (1996) werden die heute noch ruhigen Nebenstraßen im Bereich der A 44 erheblich mehr belastet. Eine Steigerung von 10930 auf 13210 Fahrzeuge (Steinkuhlstraße, + 17,3%) und von derzeit 9900 auf 12880 Fahrzeuge im Bereich Schadowstraße (+23,2%)¹ bedeutet ein noch erheblicheres Mehr an Schadstoffbelastung.

B. 5. 1. 2 105 Wir erheben Widerspruch gegen eine Mess- und Beurteilungsmethode gesundheitsschädlicher Wirkungen von verkehrs-emittierten Schadstoffen, die anerkannte karzinogene Schadstoffe wie Benzol und Ruß nicht angemessen als gesundheitsgefährdend für die betroffene Bevölkerung herausstellen und sich bei Schadstoffen wie Kohlenmonoxid und Abriebpartikeln an Richtwerte halten, die nach umfassenden epidemiologischen Studien als überholt und wissenschaftlich unhaltbar zu gelten haben.

Unterlage 14 behandelt die durch Straßenverkehr emittierten Schadstoffe Benzol, Kohlenmonoxid, Schwebstaub und Ruß. Für Kohlenmonoxid und Schwebstaub werden aufgrund der

¹ Waning-Studie von 1996

Messwerte in Bochum-Gerthe Belastungswerte prognostiziert, die die kritischen Grenzwerte nicht überschreiten und somit im Einklang mit dem Bundesimmissionsschutzgesetz stehen sollen. Die Zulässigkeit einer Übertragung von Messwerten aus Bochum-Gerthe auf z.B. das Steinkuhler Wohngebiet wurde von uns aufgrund der geographischen Nichtübertragbarkeit bereits angezweifelt. Benzol und Ruß werden selbst in der Unterlage 14 grundsätzlich als karzinogene Stoffe anerkannt, die sich aufgrund ihrer Gefährlichkeit für die Gesundheit von Menschen einer Schadstoff-Grenzwertbestimmung entziehen. Das heißt mit anderen Worten, dass hier jede Belastung größer als Null grundsätzlich als gesundheitsschädlich anzunehmen ist, und zwar im Sinne krebserzeugender Wirkung. Mit einer von der Straße hervorgerufenen Zunahme um max. $1,564 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bei Ruß und $0,664 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bei Benzol ist somit die gesundheitsschädigende Wirkung der Straße bewiesen.

Wissenschaftliche epidemiologische Untersuchungen lassen ferner schlussfolgern, dass die gesundheitsschädliche Wirkung auch bei Kohlenmonoxid-Exposition nicht grenzwertgebunden ist, sondern schon bei geringen Emissionen auftritt, ebenso bei Schwebpartikeln, die nach einer im März 2002 veröffentlichten amerikanischen Langzeitstudie¹ eindeutig und unwiderlegbar schon in geringen Konzentrationen karzinogen wirken, besonders im Hinblick auf die Entwicklung von Lungentumoren.

B. 5. 1. 2 106 Wegen all dieser zu erwartenden gesundheitlichen Auswirkungen auf alle Anwohner der

¹ Hong et al. (2002) Effects of air pollutants on acute stroke mortality. Environ Health Perspect

Querspange, insbesondere auf Kranke, alte Menschen, Schwangere sowie auf Kinder, erheben wir Widerspruch gegen eine Erläuterungsvorlage, die diese vorgenannten wissenschaftlich belegten Zusammenhänge ignoriert, nicht prüft, nicht der Bevölkerung deutlich macht und in ihren Konsequenzen weder kalkuliert noch abwägt. Wir erheben Einspruch dagegen, das die planende Verwaltungsbehörde die gesundheitlichen Auswirkungen der Baumaßnahme im Sinne des Gemeinwohls der anwohnenden Bürger offensichtlich nicht bedacht hat oder nicht bedenken will.

Die Abwägung von wirtschaftlichen Interessen gegenüber den zu erwartenden Gesundheitsbeeinträchtigungen von Bürgern ist nicht erfolgt, kann auch nicht im Sinne des Gemeinwohls aller Bürger sein, zumal wenn es um eine verkehrstechnisch so fragwürdige Maßnahme wie die der geplanten Querspange geht

Nach neuesten wissenschaftlich-epidemiologischen Untersuchungen steht für die Bevölkerung des angrenzenden Querspangen-Ausbaus und der damit verbundenen zunehmenden langjährigen unmittelbaren Exposition an übermäßig hohen Schadstoff-Konzentrationen durch Benzol, (Diesel)-Ruß, Kohlenmonoxid, Schwebstaub, vermehrte Ozon- und Smogbelastungen eine Zunahme folgender Krankheiten zu erwarten:

- ?? toxisch bedingte allergische Erkrankungen
- ?? Herz-Kreislauf Erkrankungen
- ?? neurologische Erkrankungen
- ?? Lungenerkrankungen
- ?? Entstehung von Gewebstumoren
- ?? Missbildungen bei Neugeborenen
- ?? Erkrankungen im Kindesalter

?? erhöhte Sterblichkeitsraten

2001 wurde in Schweden eine Studie¹ zur gesundheitsschädlichen Wirkung von Dieselruß-Partikeln durchgeführt, die eindrücklich zeigt, dass akute Expositionen zu Nasen- und Augenreizungen, Kopfschmerzen, Atmungsproblemen und Hypersomnien führen (toxisch bedingte allergische Reaktionen).

Chronische Expositionen führen nach dieser Studie auf die Dauer zu vermehrtem Husten und Sputumauswurf, schließlich auch zu Lungenfunktionsdefiziten. Bemerkenswert bei dieser Studie, dass Dieselruß-Expositionen zu Entzündungen der Luftwege führen lange bevor Veränderungen der pulmonalen Funktionen diagnostizierbar sind (Lungenerkrankungen). Diese gesundheitsschädlichen Wirkungen sind naturgemäß umso gravierender bei Patienten, die bereits unter Asthma bronchiale oder obstruktiven Lungenerkrankungen leiden. Ferner legt die Studie den Verdacht nahe, dass Dieselruß-Expositionen allergen fördernd wirken und allergische Sensibilisierungen erhöhen. Analoge Ergebnisse wurden bereits 1998 in einer englischen Studie² erhoben. Eine 2001 durchgeführte US-amerikanische Langzeit-Studie¹ unterstreicht zusätzlich die karzinogene Wirkung von Dieselruß und belegt, dass vermehrte Expositionen signifikant häufig zur Bildung von Lungenkarzinomen führen (Lungenerkrankungen), weniger zur Bildung anderer Tumorarten ; Dennoch zeigte sich ein zwar geringer, aber signifikanter Zusammenhang zwischen Dieselruß-Exposition und maligner

¹ Boffetta et al. (2001) Occupational exposure to diesel engine emissions and risk of cancer in Swedish men and women. Cancer Causes Control

² Feychting et al. (1998) Exposure to motor exhaust and childhood cancer. Scan J Work Environ Health

Tumorbildungen z.B. der Pankreas oder des Kehlkopfes (Entstehung von Gewebstumoren).

Eine US-amerikanische Studie² neuesten Datums (März 2002) an 1,2 Mill. Amerikanern belegt zudem zum erstenmal einen eindeutigen Zusammenhang zwischen Schwebstaubpartikel-Exposition und der Entstehung von Lungenkarzinomen.

Ein Zusammenhang zwischen Dieselruß-Exposition und Entstehung von Lungenerkrankungen, die von passageren allergischen Reaktionen über dauerhaft erhöhte Allergiesensibilitäten, Atemwegserkrankungen bis hin zu Lungenkarzinomen führen können, ist somit wissenschaftlich unstrittig und steht aufgrund der steigenden, grenzwertunabhängigen Schadstoffbelastung mit Dieselrußemissionen für die Anwohner der Trasse auch zu erwarten. Insofern ist es unverständlich, dass im Erläuterungsschreiben derartig lapidar und fahrlässig über diese die Gesundheit aller Anwohner beeinträchtigenden Risiken mit nur wenigen, sich dann auch nur noch primär auf Lärm beziehenden Sätzen hinweggegangen wird.

Niederländische Studien³ aus dem Jahr 2001 belegen einen Zusammenhang zwischen dem Grad der Luftverschmutzung durch Ozon und Kohlenmonoxid und der Sterblichkeitsrate bei kardiovaskulären Erkrankungen. Zu den letalen Risiken zählen in diesem Zusammenhang insbesondere Herzinfarkte, aber auch Herz-Arrhythmien sowie cerebrovaskuläre und

¹ Sydbom et al (2001) Health effects of diesel exhaust emissions. Eur Respir. J

² Pope CA et al. (2002) Lung cancer, cardiopulmonary mortality, and long-term exposure to fine particulate air pollution. JAMA

³ Roemer et al. (2001) Daily Mortality and Air Pollution along busy Streets in Amsterdam 1987 – 1998. Epidemiology

trombotische Ursachen. Dabei zeigte sich im Detail, dass die Todesursache Herzinfarkt, die in den Niederlanden 10% aller kardiovaskulären Todesursachen ausmacht, zu 30% durch erhöhte Schadstoff-Belastungen unter anderem durch Kohlenmonoxid und Schwebstaub-Partikel hervorgerufen wird (Herz-Kreislaufkrankungen).

Kohlenmonoxid zeigt nach neuesten Untersuchungen¹ in den USA (2002) und auch der Schweiz² (2000) auch schon in geringen Konzentrationen bei Dauer-Exposition nachhaltige Wirkungen auf die Gesundheit von Menschen. Kohlenmonoxid (CO) hängt sich im Blut an den Sauerstofftransporter Hämoglobin an und formt das sogenannte Carboxyhämoglobin (HOHb), wodurch der Sauerstofftransport im Blut erschwert und vermindert wird. Die Folge sind Sauerstoffmangelzustände im Gehirn, die auf Dauer gesehen zu cerebralen Hypoxien (Zellschädigung durch Sauerstoffunterversorgung) führen, die wiederum neuropsychologische Defizite wie unter anderem Konzentrations- und Gedächtnisstörungen verursachen (Neurologische Erkrankungen). Andererseits belegt diese Studie, dass CO selbst bei geringsten Konzentrationen zu vermehrten Krankenhauseinweisungen und letalen Folgen bei kardiovaskulären Erkrankungen führt. Nach Aussagen dieser Studie lässt sich dabei für die Gefährlichkeit von CO kein Schwellenwert berechnen. Eine aktuelle Studie aus Korea¹ (2002) belegt zusätzlich einen signifikanten Risikofaktor für Todesfälle nach Schlaganfällen durch insbesondere Schwebstaub-Partikel, insbesondere bei älteren Patienten, und hier besonders bei Frauen.

¹ Hong et al. (2002) Effects of air pollutants on acute stroke mortality. Environ Health Perspect

² Schwela (2000) Air pollution and health in urban areas. Rev Environ Health

Eine weitere aktuelle Langzeit-Studie aus den USA² (2002) belegt zum erstenmal Zusammenhänge zwischen CO-Expositionen ab dem 2. Schwangerschaftsmonat und Missbildungen bei Neugeborenen, ebenso bei Ozon-Expositionen. Berichtet wird über erhöhte Risiken für Herzscheidewand-Defekte bei Neugeborenen, Defekten an Aorta und Aortenklappe und dadurch bedingte Herzschwächen durch Anomalien in den Blutstömungsverhältnissen mit nachfolgender Hypertrophie des Herzens (Missbildungen bei Neugeborenen).

Aufschlussreich ist ferner eine schwedische Studie³ aus dem Jahre 1998, die die Erkrankungen von 127000 Kindern untersucht hat, die im Nahbereich von 300 Metern von vielbefahrenen Straßen leben. Dabei zeigte sich im Vergleich zu Populationen, die in anderen, weniger belasteten Umfeldern leben, ein signifikanter Anstieg von Leukämie, Lymphdrüsenkrebs (Morbus Hodgkin) und Tumoren des zentralen Nervensystems (Erkrankungen im Kindesalter).

Außerdem belegt eine US-amerikanische Studie¹ vom Februar 2002 zum erstenmal ein erhöhtes Risiko für die Entstehung von Asthma bronchiale bei Kindern bis zu einem Alter von 16 Jahren durch sportliche Betätigung bei erhöhten Ozon-Konzentrationen (Erkrankungen im Kindesalter).

¹ Hong et al. (2002) Effects of air pollutants on acute stroke mortality. Environ Health Perspect

² Ritz et al. (2002) Ambient Air Pollution and Risk of Birth Defects in Southern California (1987-1993). Am J Epidemiol

³ Feychting et al. (1998) Exposure to motor exhaust and childhood cancer. Scan J Work Environ Health

B. 5. 1. 2 107 Wir fordern, die gesundheitlichen Zusatzrisiken der Baumaßnahme erneut zu überdenken und einer eingehenden Prüfung und Abgleichung mit gesamtwirtschaftlichen Interessen zu unterziehen.

Wir fordern eine verkehrstechnische Lösung, die allen beteiligten Bevölkerungsgruppen gerecht wird und nicht einer Schein-Lösung anhängt, die Gesundheit der betroffenen Bürger außer Acht lässt und somit gegen das im Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland verankerte Recht auf körperliche Unversehrtheit eines jeden Menschen aufs Größte verstößt

Dies umso mehr, wenn man sich die Statistiken des Krankheits-Diagnoseatlases Nordrhein-Westfalen¹ ansieht. Hier zeichnet sich der Bochumer Stadtbereich schon in den Jahren 1994-1996 durch eine im Landesvergleich deutlich erhöhte Fallzahl von Erkrankungen aus, die durch die geplante Maßnahme des Autobahnbaus und nach den oben geschilderten Erkenntnissen wissenschaftlicher Untersuchungen nur noch eine Verstärkung erfahren dürften. Übermäßig betroffen im Landesvergleich ist Bochum demnach bei folgenden, gerade schadstoffemissionssensiblen Krankheiten: bösartige Neubildung der Atmungs- und intrathorakalen Organe, bösartige Erkrankungen der Haut, Hypertonien und andere Erkrankungen des Herz-Kreislaufsystems, Formen von Herzerkrankungen, chronisch-obstruktive Lungenerkrankungen und Erkrankungen der Speiseröhre.

¹ Air Pollution and Asthma (2002) The Children's Health Study. University of Southern California (USC) and California Air Resources Board

B. 5. 1. 2 108 Die auf den Prognosezeitraum bezogenen Angaben zu den ausgewählten Schadstoffen sind falsch.

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

B. 5. 1. 2 109 Die auf den Prognosezeitraum bezogenen Angaben zu den Bewertungsgrundlagen der ausgewählten Schadstoffe sind falsch.

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

¹ Umweltbundesamt (2002) Schadstoffbelastung in Ballungsgebieten und Städten. Schriften

B. 5. 1. 2 110 Es fehlt jede Aussage, wie der Betroffene vor den möglicherweise existenziell bedrohlichen Folgen fehlerhafter Prognosen geschützt wird.

B. 5. 1. 3 Flächeninanspruchnahme

B. 5. 1. 3 111 Die vom „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ vorgelegte Planung widerspricht § 2.2 LGNW.

Danach sind unbebaute Bereiche als Voraussetzung für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes, die Nutzung der Naturgüter und die Erholung in Natur und Landschaft insgesamt und auch im einzelnen für ihre Funktionsfähigkeit in genügender Größe zu erhalten. In besiedelten Bereichen sind Teile von Natur und Landschaft im besonderen Maße zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln. Die vorgelegte Planung widerspricht diesen gesetzlichen Zielvorgaben.

Der Planungsraum der „Querspange“ ist insbesondere in seinen dicht besiedelten Bereichen in erheblichen Maße durch industriell- und straßenverkehrsbedingte Emissionen belastet. Weitere Luftverunreinigung, Lärmeinwirkungen, Beeinträchtigungen des Stadtklimas der Vegetation und der Fauna sind im Planungsbereich nicht mehr hinnehmbar.

B. 5. 1. 3 112 Planung und Bau der Querspange werden abgelehnt, da durch sie weitere Verluste an Natur und Landschaft drohen.

Die Teilstrecke der A 44, die sogenannte Querspange, ist insbesondere deshalb abzulehnen, da zu erwarten ist, dass die Trasse aufgrund bewusst eingeplanter Engpässe im Bereich Außenring/Universitätsstraße später – nach bekannter Salami-Taktik – weitergeführt und dann im weiteren Verlauf zusätzlich weitere zu schützende Natur- und Landschaftsbestandteile zerstören wird.

Bemerkenswert hierzu waren die Erläuterungen durch die Herren Ewelt und Plato als Vertreter des „Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ auf der Bürgerversammlung vom 27.02.2002 in der Erich-Kästner-Gesamtschule Markstraße:

Nach ihrer Auskunft bleibt die A 44 trotz entgegenstehender Beschlüsse des Rates der Stadt Bochum auch für die Zukunft nach Westen in Richtung Velbert „selbstverständlich“ weiter im vordringlichen Bedarf und damit in Planung. Dies ergibt sich auch dadurch, dass der Bezugspunkt in der „Öffentlichen Bekanntmachung“ der Querspangenplanung für „Bau-km 19 + 980“ in Velbert (= Bau-km 0) liegt. (siehe auch Anmeldung des Landes NRW zur Fortschreibung BVWP vom 13. 03. 2002)

B. 5. 1. 3. 113 Das vom „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ gewählte Verfahren ist fehlerhaft, weil für die „Querspange A 44“ keine eigenständige UVP durchgeführt wurde. Eine solche wäre aber erforderlich.

Der Anlage 13.3.0 des Erläuterungsberichtes ist auf S. 1 zu entnehmen, dass die 12 Jahre alte Studie zur Ermittlung einer umweltverträglichen Führung der A 44 zwischen Bochum

und Essen von 1991 die Grundlage für die Erarbeitung der Umweltauswirkungen gemäß § 6 UVPG sein soll. Zusätzlich sollen der Landschaftspflegerische Begleitplan zur Querspange A 44 in Bochum sowie Erhebungen und Recherchen zur Ergänzung und Aktualisierung der vorliegenden Unterlagen die entscheidungserheblichen Unterlagen vervollständigen.

Die in der UVS 1991 als umwelt- und sozialverträgliche Variante vorgeschlagene Trassenführung deckt sich **nicht** mit der des jetzigen Planfeststellungsverfahrens. Die Trassenführungen decken sich nur teilweise, nämlich im Teilabschnitt vom Autobahnkreuz Bochum-Witten A43/A 44 südlich des Opelwerkes bis zum Anschluss an den Bochumer Außenring in Höhe der Steinkuhlstraße. Von der Anschlussstelle bis zur Universitätsstraße deckt sich die Trasse des Vorentwurfs **nicht** mit der untersuchten Variante der UVS von 1991.

Die Trasse der Querspange A 44 „schiebt“ sich im Anschlussbereich Steinkuhlstraße zwischen die auseinander gezogenen Fahrspuren des Außenringes. Die Fahrspuren der A 44 verlaufen parallel zu den Fahrspuren des Außenringes bis zur Universitätsstraße, wo die Fahrspuren des Außenringes Auf- und Abfahrspuren zur Universitätsstraße werden, während die Fahrspuren der A 44 dann in die dort weiter verlaufenden Fahrspuren des Außenringes übergehen. Die nach der UVS 1991 vorgesehene umweltgünstigere Trasse der A 44 „unterfährt den Sheffieldring (S. 513)“. Die A 44 wird nach dieser Variante mit dem Außenring in keiner Weise verknüpft. Die A 44 wird unterhalb des Außenringes als eigenständige Trasse fortgeführt.

Für den Streckenabschnitt Steinkuhlstraße bis Universitätsstraße können die Ergebnisse der Untersuchung der UVS 1991 daher nicht herangezogen werden. Das Vorgehen des

„Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ ist also fehlerhaft.

Zumindest für diesen Bereich müssen eigenständige Untersuchungen erstellt werden, sofern das Planfeststellungsverfahren fortgeführt werden sollte. Zu berücksichtigen ist dann aber auch, dass in der UVS 1991 bereits Untersuchungen zu einer Trasse vorgenommen worden sind, bei der sich die „A 44 in Bochum auf den Südabschnitt des Außenringes legt“ (S. 494). Diese Trassenführung ist in der UVS von 1991 ausdrücklich *abgelehnt* worden.

Für die nunmehr im jetzigen Planfeststellungsverfahren vorgesehene Trassenführung in Form einer Zusammenlegung von A 44 und Außenring ist dort bereits ausgeführt:

„... ergeben sich allerdings im Bereich Bochum durch die Überlagerung von A 44 und Außenring Bochum im Bereich des Sheffieldrings (heute: Nordhausenring) erhebliche Probleme hinsichtlich der Bewältigung der Verkehrsmengen und der Sicherstellung der Abbiege- und Verflechtungsvorgänge. Ein tragfähiges Konzept ist nur als Mehr-Ebenen-Lösung denkbar“ (S. 508).

Die Untersuchungen aus der UVS 1991 können daher nur zur Ablehnung der im jetzigen Planfeststellungsverfahren zur Querspange A 44“ vorgesehenen Trassenführung herangezogen werden.

Spricht sich die UVS 1991 aber eindeutig gegen die Verflechtung von A 44 und Außenring aus, können die damaligen Untersuchungen zur Begründung der Umweltverträglichkeit der geplanten Trasse *nicht* herangezogen werden. *Auch eine „Aktualisierung“ ist nicht möglich. Diese Aktualisierung*

müsste letztendlich zu einer vollständigen Umkehrung des Ergebnisses der UVS von 1991 führen.

Die UVS von 1991 bietet somit nicht nur keine Grundlage für die Zulässigkeit der nach der Planfeststellung vorgesehenen Verflechtung von A 44 und Außenring. *Die UVS 1991 legt vielmehr fest, dass die geplante Verflechtung von A 44 und dem Außenring bereits dem Grunde nach abzulehnen ist.*

Weiterhin widerspricht es dem Sinn des zu Grunde liegenden Gesetzes, erst die Planung durchzuführen und dann eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorzunehmen. Vorgeschrieben ist aus gutem Grund der umgekehrte Weg.

B. 5. 1. 3 114 Die Unterlagen gemäß UVPG zur Planfeststellung für die Querspange A 44 (Anlage 13.3.0) sind mit Ausnahme der in Zweifel gezogenen Bewertungstabellen unbrauchbar und von keinerlei Informationsgehalt.

Die Anlage besteht im wesentlichen aus wörtlich übernommenen, teilweise ausgetauschten Textbausteinen des LBP und stellt somit keine eigenständige Planungsunterlage dar, sondern versucht die elementaren fachlichen Mängel des in der Planung vorgelegten UVP-Ersatzes zu kaschieren.

B. 5. 1. 3 115 Die räumliche Abgrenzung in der Darstellung und Bewertung der ökologischen und landschaftlichen Gegebenheiten im landschaftspflegerischen Begleitpan ist nicht nachvollziehbar.

Die Abgrenzung des gesamten Untersuchungsraumes ist nicht nachzuvollziehen. Jedenfalls müsste er auf den Bereich der Ersatzmaßnahmen ausgedehnt werden.

Laut LBP, S. 20, werden aufgrund der Vorbelastung im Bereich des Nordhausenringes keine weitergehenden Beeinträchtigungen quantifiziert. Gerade in diesem Fall ist es erforderlich, bei Eingriffen einen ausreichenden *Ausgleich* zu schaffen.

Der Einwirkungsbereich bei Neubelastung muss über die angegebenen 25 m links und rechts der geplanten Trasse hinaus weiter ausgedehnt werden, da aufgrund der Topographie (Tal/Hanglage) weitere Landschaftsbereiche von dem Planungsvorhaben – nicht nur von Schadstoffen – betroffen sind, z. B. der Naherholungsbereich in der Höhe rund um die Eulenbaumstraße nördlich des Laerholzes sowie der Kompensationsbereich Schattbachstraße/Hustadtring.

B. 5. 1. 3 116 Die Eingrenzung des Untersuchungsgebietes für den LBP auf „100 – 200 m beidseitig der geplanten Trasse“ (Anlage 13.3.0, S. 4) ist unzulässig und fehlerhaft.

Sie reicht in keiner Weise aus, um alle erheblichen und nachhaltigen Auswirkungen auf die Wert- und Funktionselemente des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zu ermitteln, wie Anlage 13.1.0 des Erläuterungsberichtes auf S.2 behauptet.

B. 5. 1. 3 117 Die der Bewertung der realen Vegetation des Untersuchungsgebietes im LBP zugrunde liegenden Biotoptypenkartierung und –bewertung wird in ihrer sachlichen Richtigkeit grundsätzlich in Zweifel gezogen.

Eine Überprüfung der Angaben ist für die Einwender innerhalb der außerhalb der Vegetationsperiode liegenden Auslegungszeit und Einwendungsfrist objektiv nicht möglich. Aus diesem Grunde wird von uns die sachliche Richtigkeit jeder einzelnen der in Tab. 3 des LBP (S. 9/10) dargestellten Biotoptypenbewertung angezweifelt..

B. 5. 1. 4 Naherholung

B. 5. 1. 4 118 Die vorgelegte Planung vernichtet die Möglichkeiten zur Naherholung im Wohnumfeld.

Die Menschen im direkt betroffenen und dichtest besiedelten Wohnbereich Querenburg/Steinkuhl (Bevölkerungszahl: ca. 23.500), aber zum Teil auch die Bewohner von Wiemelhausen (ca. 20.000), Altenbochum (ca. 13.500) und Laer (ca. 7.000) sind zur Regeneration ihrer Arbeitskraft auf den durch die „Querspange“ betroffenen Naherholungsbereich angewiesen. Die negativen Auswirkungen von bis 93.000 Fahrzeugen auf der geplanten Autobahn vernichten die Möglichkeiten zur Naherholung im Wohnumfeld vollständig.

B. 5. 1. 4 119 Spazierwege werden beseitigt.

Im Bereich der geplanten Trasse befinden sich zahlreiche Spazierwege, beispielsweise von der Schadowstraße aus durch das Wäldchen neben USB, über die Markstraße in die Untere Heintzmannstraße, entlang der Höfstraße, Schattbachstraße am Ölbach entlang zum Kemnader See. Die jetzt bestehenden Naherholungsmöglichkeiten würden durch den Bau der geplanten Straße entfallen, Ein Weg entlang der Autobahntrasse ist unattraktiv und wegen des Lärms und der Abgase ungesund. Durch das Fällen von Bäumen würde die Landschaft auch ihren optischen Reiz verlieren.

B. 5. 2 Tiere und Pflanzen

B. 5. 2 120 Die Aussagen des „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ zur Fauna im Landschaftspflegerischen Begleitplan und in der Anlage 13.3.0 zum Erläuterungsbericht sind nicht verwertbar, da sie auf keiner wissenschaftlichen Grundlage beruhen.

Nach Aussage des LBP (S. 8) ist eine eigenständige faunistische Untersuchung nicht durchgeführt worden. Die zur Fauna ausgeführten Angaben beruhen auf im Rahmen der Biotopkartierung gemachten „Zufallsbeobachtungen“.

Die Beurteilung und Einstufung faunistischer Funktionsräume auf der Basis von Zufallsbeobachtungen ist unwissenschaftlich, provozierend und in keiner Form geeignet, Aussagen zur Umweltverträglichkeit einer Trassenentscheidung für eine Bundesautobahn zu begründen. Die Ausführungen in den Planungsunterlagen 13.1.0 und 13.3.0 dürften eigentlich wahrheitsgemäß nur aus einem Satz bestehen: „Untersu-

chungen zur Fauna des Planungsraums wurden nicht durchgeführt.“ Dies ist aber rechtswidrig.

Der fehlerhaften Methodik entsprechend werden sachlich falsche Ergebnisse dargestellt, die zu einer unzutreffenden Einordnung und Beurteilung der faunistischen Funktionsräume F1 und F2 führen. Deren Bedeutung sind zumindest punktuell aufgrund der dort vorkommenden Tierarten, die zu den Rote-Liste-Arten gehören, in der Bedeutung objektiv hoch einzuschätzen.

B. 5. 2 121 Die Planung und Realisierung der „Querspange“ zerstört wichtige Biotopverbundstrukturen und die Vernetzung faunistischer Lebensräume im Bochumer Süden.

Die geplante Trasse unterbricht wichtige Linienstrukturen in regional und überregional bedeutsamen Biotopverbundsystemen (regionaler Grünzug E, städtischer Grünzug, Bundesbahntrasse Langendreer-Laer-Weitmar)

Sie unterbreitet keine konkreten Vorschläge und Planungsansätze, durch die diese offenkundigen Planungsmängel angemessenen minimiert werden könnten, wie z. B. im Bereich Haus Laer und an anderen Stellen Amphibien- und Reptiliendurchlässe der geplanten Trasse.

Die vom „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ vorgeschlagenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensieren diese zentralen und vermeidbaren Planungsmängel gerade nicht.

B. 5. 2 122 **Die ökologische Bewertung des Stillgewässers im naturnahen Siepen an der Steinkuhlstraße südlich des Nordhausenringes (Anlage 13.3.0, S. 14) durch den „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ ist unzutreffend.**

Dem Stillgewässer wird eine mittlere Bedeutung zugeordnet. Diese Einordnung beruht auf der im Rahmen der Untersuchungen zum UVPG gerade nicht durchgeführten Untersuchungen der Fauna des Planungsraumes, die sich an dieser Stelle als schwerwiegender Planungsmangel erweist.

Dem Gewässer kommt, entgegen der Ansicht des „Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ eine sehr hohe Bedeutung als Aufenthalts- und Laichgewässer für Teich- und Bergmolch (Rote Liste!) zu. Darüber hinaus dient eine große Population des dreistacheligen Stichlings (Rote Liste!) als Nahrungsreservoir des Eisvogels (Rote Liste!).

B. 5. 2 123 **Der Schadstoffeintrag in den Boden, in die Gewässer, in das Grundwasser und die dadurch verursachte Beeinträchtigung der Pflanzen- und Tierwelt sind nicht richtig berücksichtigt.**

Die Aussage des LBP, die Oberflächenentwässerung der A 44 biete auf Grund der Topographie keine besonderen Schwierigkeiten, ist so unzutreffend, auch wenn dort aufgeführt wird: „Sie erfolgt über seitliche Mulden, über Kanäle und mehrere Regenrückhaltebecken in die vorhandenen Vorfluter“.

Der Boden wird auf diese Weise mit Schadstoffen angereichert, der Grundwasserspeicher wird beeinträchtigt, der

Wasserhaushalt der Bäche verändert – mit negativen Folgewirkung für Flora und Fauna.

Diese Beeinträchtigungen sind bei der Festlegung der Kompensationsmaßnahmen nicht in hinreichendem Maße berücksichtigt.

B. 5. 2 124 Der Planung wird auch deshalb widersprochen, weil auf der Bebauungsfläche folgende, im FFH-Anhang genannten drei Arten bodenständig vorkommen: Kammolch (*Triturus cristatus*), Eremit (*Osmoderma eremita*) und Großes Mausohr (*Myotis myotis*).

Der Kammolch ist in unserem Quadranten in der Herpetofauna Westfalica nachgewiesen worden¹

B. 5. 2 125 Die großräumige Versiegelung der Flächen durch den Bau der Autobahn hat eine gravierende Auswirkung auf das Kleinklima im Bereich des Biotops und des Opelwerks. Mit der Versiegelung findet eine Erwärmung des Gebiets statt. Die Erwärmung des Klimas in dem betroffenen Gebiet fördert einerseits schädigende Entwicklungen im Ökosystem (z. B. Insektenvermehrung).

¹ Arbeitsgemeinschaft COPRIS-Ökologische Gutachten, Forschung, Planung, Großenbreden 17, 37696 Marienmünster.

B. 5. 3. Boden

B. 5. 3 126 **Der Beitrag „Boden“ in den ausgelegten Unterlagen hat in der benutzten Terminologie keinerlei Bezug zur Rechtslage oder zu einer auch nur einigermaßen fachwissenschaftlichen Bewältigung des Themas.**

Offensichtlich hat der „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ die Existenz eines eigenständigen Bodenschutzes nicht zur Kenntnis genommen. Demzufolge hat der „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ den Terminus „schädliche *Bodenveränderungen*“ als **den** zentralen Begriff des Bodenschutzes noch nicht einmal erwähnt! Folgerichtig fehlt jede Auseinandersetzung mit der Thematik. Daher ist auch eine seriöse fachrechtliche und fachwissenschaftliche Diskussion des Beitrages nicht möglich. Zugleich ist belegt, dass die notwendige Ermessensabwägung zum Vorrang der einen oder anderen (konkurrierenden) Bodenfunktion nicht stattgefunden haben kann. Die mehrmalige Verwendung des Begriffs „Landschaftsfaktor Boden“ ist ein weiteres Indiz für die Annahme, dass der „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ die Existenz des autonomen gesetzlichen Schutzgutes „Boden“ ignoriert.

B. 5. 3. 1 127 **Die Ankündigung „Die vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen werden erforderlichenfalls wieder in ihren vorherigen Zustand versetzt“ wird sich in den meisten Fällen nicht verwirklichen lassen. Es fehlt die Darstellung der technischen Maßnahmen, mit denen eingetretene schädliche Bodenveränderungen wieder rückgängig gemacht wer-**

den sollen. Es fehlt eine Erläuterung des Begriffs „erforderlichenfalls“.

B. 5. 3. 1 128 Es ist schön, dass der Planverfasser erkennt, dass Böden durch Schadstoffeinträge geschädigt werden. **Es ist daher unbegreiflich und rechtswidrig, dass der Planverfasser die Schädigung des Bodens durch Schadstoffeinträge bewusst herbeiführt**, indem er nach seinen eigenen Angaben an anderer Stelle des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) beabsichtigt, *„das von den befestigten Verkehrsflächen beschleunigt ablaufende Niederschlagswasser (...) breitflächig über die Bankette und z.T. über Böschungen den straßeneigenen Gräben und Mulden“* zuzuführen und dabei *„die natürliche Reinigungswirkung des Bodens“* auszunutzen.

B. 5. 3. 1 129 Die Ausführungen über das Ausbreitungsverhalten der immittierten Schadstoffe sind **unvollständig**.

B. 5. 3. 1 130 Der Planverfasser kommt zu dem Ergebnis, daß *„die betriebsbedingten Beeinträchtigungen durch Schadstoffimmissionen (...) durch die dichte Abpflanzung sowie durch die Lärmschutzwälle und -wände erheblich gemindert“* werden. **Das ist eine pauschale Behauptung ohne wissenschaftlichen Hintergrund. Offenbar ist das gesetzlich vorgesehene Verfahren zur Klärung der Frage, in welchem Umfang Schadstoffimmissionen im Einzelfall tolerierbar sind, nicht angewandt worden.**

B. 5. 3. 1 131 Die Aussagen zum Bergbau sind unter der Überschrift „Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt“ thematisch falsch eingeordnet.

B. 5. 3. 1 132 Die „vorab“ durchzuführenden Sicherungsmaßnahmen im Bereich des oberflächennahen Bergbaus waren zum Zeitpunkt der Formulierung dieser Einwendungen in vollem Gange. Es wird eingewandt, dass „vorab“ nicht „vor Planfeststellungsbeschluss-Fassung“ bedeuten kann. Die derzeit laufenden Arbeiten sind illegal. Für den Fall, dass der Planfeststellungsbeschluss nicht zustande kommt, sind erhebliche Steuergelder verschwendet worden.

B. 5. 3. 1 133 Die „Sicherungsmaßnahmen“ erfolgen auf der Basis gutachterlich für den Bau der Autobahn formulierter Vorgaben. Sie sichern also nicht einen bestehenden Zustand, der Bau der Autobahn hat, ganz ohne Planfeststellungsbeschluss, bereits begonnen.

B. 5. 3. 1 134 Die Aussagen zu Altlasten sind unter der Überschrift „Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt“ thematisch falsch eingeordnet. Sie gehören in ein nicht vorhandenes Kapitel „Nachweis der Unbedenklichkeit der geplanten Nutzung“.

B. 5. 3. 1 135 Der Begriff „Altlastfläche“ ist kein rechtlich oder fachlich definierter Terminus:

Der Begriff „Altlast“ ist gesetzlich definiert (§ 2 BBodSchG): Er bezeichnet Flächen, von denen bei gegenwärtiger Nutzung u.a. eine Gefahr für den einzelnen oder die Allgemeinheit ausgeht.

Nach den Ausführungen des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) finden sich im Bereich der Trasse also 25 Flächen, von denen gegenwärtig eine ordnungsrechtlich relevante Gefahr ausgeht. Allerdings wird die Öffentlichkeit im Unklaren darüber gelassen, wo die gefährlichen Flächen im einzelnen liegen, um welche Gefahren es sich im Detail jeweils handelt und wie der einzelne sich und seine Familie vor diesen Gefahren schützen kann. Dies erscheint um so unverständlicher, als es die Stadt Bochum als zuständige Ordnungsbehörde offenbar versäumt, ihrer Verpflichtung auf Information der Öffentlichkeit und auf Einleitung von Maßnahmen der Gefahrenabwehr nachzukommen. Es entsteht der Eindruck, dass hier durch die unheilige Allianz zwischen Ordnungs- und Planungsbehörde selbst unter Inkaufnahme von akuten Gefahrerkenntnissen für die Allgemeinheit dem Straßenbau eine höhere Priorität eingeräumt werden soll als dem Schutz des einzelnen.

B. 5. 3. 1 136 Nach der im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) beschriebenen Altlastensituation wäre unter Anwendung des bodenschutzrechtlichen Instrumentariums (Gefährdungsabschätzung, Sanierungsuntersuchung, Sanierungsplanung) vor der Schaffung von Baurecht zu prüfen, ob, ggf. unter welchen Bedingungen, die Situation die geplante Nutzung zulässt. **Diese Prüfung ist offenbar nicht**

erfolgt Es wird daher vorsorglich eingewandt, dass die Trasse auf Grund der vom Planverfasser behaupteten Gefahrenlage nicht für eine Nutzung als Autobahn geeignet ist.

B. 5. 3. 1 137 Die im Zusammenhang mit der Altlastensituation genannten Gutachten c), d) und e) sind nicht geeignet, die Aussagen des Planverfassers zu Altlasten zu belegen.

B. 5. 3. 1 138 Die Einordnung eines Altstandortes oder einer Altablagerung als Altlast setzt die Durchführung einer qualifizierten Gefährdungsabschätzung voraus. Keines der vom Planverfasser zur Einsichtnahme bereitgehaltenen Gutachten erfüllt dieses Kriterium. Dies lässt nur den Schluss zu, dass der Planverfasser die Gutachten, die bei 25 namentlich bezeichneten Flächen zur Einstufung als Altlast geführt haben, der Öffentlichkeit vorenthält.

B. 5. 3. 1 139 Die vom Planverfasser zur Einsichtnahme bereitgehaltenen Gutachten tangieren Altlastenfragen im engeren Sinne nur am Rande. Es ist im industriellen Ballungsraum Ruhrgebiet wahrscheinlich ohne Beispiel, dass bei der gutachterlichen Darstellung von 25 eng vergesellschafteten Altlasten, darunter Kokerei und Kläranlage, **offensichtlich kein Gedanke an den Schutz des Grundwassers verschwendet worden ist**. Die Gutachten weisen z. B. nicht den Bau und die Auswertung einer einzigen Grundwasser-Messstelle im Bereich der Kokerei nach,

obwohl hier massive, oberhalb der Eingreifschwelle liegende, wassergefährdende, kokereitypische Bodenverunreinigungen vorliegen. Ebenso wenig liegen den Gutachten Angaben über das Aquifer, über die Strömungsverhältnisse des Grundwassers oder über dessen chemische Zusammensetzung bei, so dass nicht einmal abgeschätzt werden kann, ob die Belastungen als unter- oder als oberstromig anzusehen sind.

B. 5. 3. 1 140 Die Gutachten widmen sich schwerpunktmäßig der Fragestellung, wie mit beim Bau der Autobahn möglicherweise angetroffenem kontaminiertem Material umzugehen ist und ob Standfestigkeitsprobleme bestehen. Die auf Grund einer Standardempfehlung des Gutachters vorgesehenen weitergehenden baubegleitenden Untersuchungen lediglich bei organoleptischen Auffälligkeiten werden erfahrungsgemäß unterbleiben, weil sie zu Baustellenstillstand und damit zu nicht kalkulierbaren Kosten führen.

Die gesetzliche Verpflichtung zur Sanierung von Altlasten spielt für den Planverfasser keine Rolle. Im Ergebnis werden 25 von der Autobahn und den Lärmschutzwällen gedeckelten Altlasten mit insbesondere für das Grundwasser unbekanntem Gefahrenpotential aus den Augen sein. Eine spätere ordnungsbehördlich korrekte Bearbeitung der Altlastensituation kann dann auf Grund der geschaffenen Tatsachen mit dem Hinweis auf „Unverhältnismäßigkeit“ unterbleiben.

B. 5. 3. 1 141 Die Absicht des Planverfassers, mit der beschriebenen Altlastensituation in der im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) dargestellten Art und

Weise umzugehen, entspricht nicht den gesetzlichen Vorgaben.

Dies bezieht sich u.a. auf die Absicht des Planverfassers, „erforderlich werdende Sanierungsmaßnahmen (...) unter Beachtung der abfallrechtlichen Bestimmungen“ durchzuführen, die Kosten dieser Maßnahmen ohne ordnungsrechtlich gebotene Störerauswahl dem Steuerzahler („Die Kosten der Baumaßnahme trägt die Bundesrepublik Deutschland“) aufzubürden und die baubegleitende Überwachung vom „Baugrundgutachter“ durchführen zu lassen.

B. 5. 3. 1 142 Die Aussagen des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) zu den Auswirkungen des Vorhabens auf Grund- und Oberflächenwasser sind lediglich Behauptungen, deren Wahrheitsgehalt angezweifelt wird. Es fehlt jede Angabe über die allgemein anerkannten Prüfungsmethoden, die zur Gewinnung der Aussagen angewandt worden sind.

B. 5. 3. 1 143 Die Aussagen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser zeichnen sich durch ihre Ergebnisorientiertheit aus. Eine fachwissenschaftlich seriöse Behandlung der Thematik wäre da nur hinderlich. Folgerichtig wird postuliert:

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

Dieser für den Planverfasser ungemein praktische Lösungsansatz krankt nicht nur daran, dass er verschweigt, woher der Planverfasser diese Erkenntnis bezieht. Er lässt insbe-

sondere offen, was den wohl „ausgeprägt“ bedeuten soll, was unter „Grundwasserstrom“ zu verstehen ist und was denn in diesem Zusammenhang „Höhenlage der geplanten Baumaßnahme“ meint.

B. 5. 3. 1 144 Die mehrfach variierte Formulierung, nach der im Bereich der Baumaßnahme die Grundwasservorkommen wegen ihrer Bedeutungslosigkeit praktisch unbeachtet bleiben können, widerspricht sowohl einschlägigen Literaturangaben als auch eindeutigen Topographiemerkmalen.

Wissenschaftliche Belege in Form von Erkenntnissen aus einem repräsentativen Grundwassermessstellen-Netz und ergänzend gewonnenen geologischen und stratigraphischen Daten legt der Planverfasser nicht vor.

B. 5. 3. 1 145 Die verquere Logik, dass *„keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut zu erwarten“* sind, *„da keine bedeutsamen Grundwasservorkommen im Untersuchungsgebiet vorhanden sind“*, macht nicht einmal dann Sinn, wenn man die fast inbrünstig behauptete Prämisse für bare Münze nähme.

B. 5. 3. 1 146 Auch die Aussagen des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) zu den Auswirkungen des Vorhabens auf das Oberflächenwasser sind lediglich in sich widersprüchliche, unvollständige und belanglose Behauptungen. Es fehlt jede Angabe über die allge-

mein anerkannten Prüfungsmethoden, die zur Gewinnung der Aussagen angewandt worden sind.

B. 5. 3. 1 147 Es ist von „Vorbelastungen“ des „Schattbaches“ die Rede, ohne dass diese Vorbelastungen analytisch beschrieben werden; es ist von „erheblichen Vorbelastungen“ des „Stillgewässers“ die Rede, ohne daß die Aussage analytisch untermauert wird.

Die offensichtliche Vorliebe des Planverfassers „Vorbelastungen“ zu konstatieren, dient lediglich dazu, den Eindruck zu erwecken, dass man da , wo ohnehin schon „Vorbelastungen“ bestehen, der seriösen Untersuchung der Frage nach möglichen Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahme mit ein paar läppischen Floskeln ausweichen kann. Und genau das tut der Planverfasser dann auch.

B. 5. 3. 1 148 In Bezug auf das Stillgewässer behauptet der Planverfasser - wie gewohnt ohne Beleg - dass die *„derzeit schon erheblichen Vorbelastungen durch die Schadstoffeinträge aus dem Nordhausenring“* hervorgerufen werden. Eine analoge Beeinträchtigung des Schattbaches aus der Querspange schließt er aber, bei etwa gleicher Entfernung, aus, weil *„die Trasse gegenüber dem Fließgewässer durch den Lärmschutzwall und eine dichte Abpflanzung auf dem Straßendamm abgeschirmt“* ist.

Die bisher in der Fachliteratur nicht erwähnte Methode „Vorflutänderung durch Abschirmung“ steht im Widerspruch zur Aussage, dass durch die Maßnahme

**„keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut“
Grundwasser zu erwarten sind.**

B. 5. 3. 1 149 Die an anderer Stelle des Erläuterungsberichts ausdrücklich erklärte Absicht, belastetes Oberflächenwasser - unter Ausnutzung der Reinigungswirkung des Bodens - ins Grundwasser, oder über Sandfänge in Regenrückhaltebecken einzuleiten, enthält keine Angaben über die Effektivität der Reinigung insbesondere im Hinblick auf die Partikel PM₁₀ und PM_{2,5}.

B. 5. 5. Klima

B. 5. 5. 1. Stadtklima

B. 5. 5. 1.150 Die Planung wird abgelehnt, da die Beeinträchtigungen des Stadtklimas durch den Bau der „Querspange“ und ihrer Folgewirkung für Menschen, Tiere und Pflanzen durch den LBP nicht sachgerecht gewürdigt wird.

Da sich der Planungsraum Steinkuhl / Querenburg / Laer / Altenbochum durch eine äußerst dichte Wohnbebauung auszeichnet, ist es erforderlich, Schadstoffbelastungen so niedrig wie möglich zu halten und die wenigen verbliebenen regenerativen Freiflächen als bioklimatisch wichtige Außenräume zu schützen, denn sie übernehmen die Belüftungsfunktion für die umliegenden Stadtklimabereiche und tragen

zur Erneuerung der Luftqualität bei austauscharmen Wetterlagen bei.

Der Erhalt des Planungsraumes als Naturraum und nicht dessen Zerstörung durch die A 44 ist insbesondere deshalb von außerordentlicher Bedeutung, weil durch die Ansiedlung von Opel I im Planungsbereich ein Klimatop entstanden ist, ein Gebiet, das fast vollständig versiegelt und mit überdimensionalen hallenartigen Bauwerken bebaut ist. Dies führt dazu, dass sich bei warmem Wetter dieser Bereich z. B. über Straßen, Dächern und Parkplätzen stark aufheizt. Im Straßenbereich erfolgt selbst nachts nur eine schwache Abkühlung.

Der Klimaanalyse der Stadt Bochum ist auf S. 61 zu entnehmen, dass sich bereits vor einem möglichen Bau der A 44 „vom Opel-Werk nach Norden über das Stadtzentrum hin bis nach Riemke“ eine städtische Wärmeinsel zieht.“ Auffallend ist, dass nicht das Stadtzentrum die höchsten Temperaturen aufweist, sondern das südlich angrenzende Gebiet um die Wittener Straße.“

Eine sachgerechte Planung müsste also dahin gehen, diesen stark gestörten Bereich zu entlasten. Demgegenüber sieht die Bundesfernstraßenmaßnahme vor, hier die A 44 zu bauen und die umliegenden Wohnbereiche mit zusätzlichen Schadstoffeinträgen und Lärmemissionen zu belasten.

Durch die Maßnahme des Baues der Querspange sollen weitere 63.000 qm Fläche versiegelt werden. Dies führt zu deutlichen, negativen Folgen für Klima in den von der Planung betroffenen Stadtteilen, bis hin zum Stadtteil Riemke.

Allein aus den vorgenannten Blickwinkeln ist es unverantwortlich, zusätzliche riesige überregionale Verkehrsströme

von 60.000 bis 93.000 Kfz/pro 24 Stunden längs des Opelwerkes und längs der dichten Wohnbebauung zu lenken. Die von der „Querspange“ ausgehenden zusätzlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen können von dem dicht besiedelten Raum nicht verkraftet werden.

B. 5. 5. 1 151 Der Weiterbau der A 44/DÜBODO samt Verknüpfung mit dem Außenring in einem Großbauwerk widerspricht eklatant den „Planungshinweisen“ und „Zielvorgaben“ der „Klimaanalyse der Stadt Bochum“ aus dem Jahre 1991 zur Sicherung der Frischluft- und Regenerationsfunktion des überplanten Gebietes.

Die Erläuterungsberichte sind hier offensichtlich fehlerhaft mit erheblichen Mängeln für den Abwägungsprozess.

Hinsichtlich des Stadtklimas stellt der Erläuterungsbericht fest (Unterlage 1, Blatt 6): *„In Verbindung mit den großräumigen landwirtschaftlichen Flächen, die sich im Süden anschließen, stellt dieser Raum ein Frischluftgebiet für die im Nordwesten angrenzenden Siedlungsbereiche dar.“*

Später heißt es zu „Luft und Klima“ (Blatt 28): **„Bedeutsame Kalt- oder Frischluftbahnen sind im Gebiet nicht ausgewiesen und somit nicht betroffen“** (Hervorhebung durch die EinwenderInnen).

Im krassen Gegensatz zur Unterlage 1 des Erläuterungsberichtes stellt die „Klimaanalyse der Stadt Bochum“ (Karte „Planungshinweise“) für das Gebiet der geplanten Trasse zwischen den Industrie- und Gewerbegebieten Opel /Laer

und Hanielstr. fest: *„ Wegen überwiegend sehr guter Durchgrünung und meist geringer Bebauungsdichte ist dieser Raum als Frischluft- und Regenerationsraum für die Stadt **bedeutungsvoll** “* (Unterstreichung durch die EinwenderInnen).

Die Synthetische Klimafunktionskarte der „Klimaanalyse“ (S. 24) weist aus, dass der Verlauf der geplanten DüBoDo-Trasse ein Band mit „Freilandklima“ zerschneidet: Frischluftgebiet für die Stadt, ungestörter Temperatur-Feuchte-Verlauf. Windoffen. Normale Strahlung.

Als „Zielvorgaben“ für die städtische Entwicklungsplanung werden in der „Klimaanalyse“ u.a. formuliert:

„Das vielfältige Kleinklima, hervorgerufen durch die Morphologie, ist für Naherholung zu nutzen. Vorhandene Bebauung nicht weiter ausdehnen. Erhalt und Schaffung von Gehölzstrukturen. Die Zone als Frischluft- und Regenerationsraum erhalten.“

Für die beiden angegebenen Industrie- und Gewerbegebiete (Opel, Hanielstr.) heißt es in den „Zielvorgaben“ der „Klimaanalyse“: *„Eine zu starke Versiegelung ist zu verhindern. Eine große Abstandsfläche zwischen den Baukörpern ist zu gewährleisten. Vermehrte Vegetationsanteile sind in diese Gebiete einzufügen. Lärm und Emissionen sollen verringert werden.“*

Da sich der Planungsraum Steinkuhl / Querenburg / Laer / Altenbochum durch eine äußerst dichte Wohnbebauung auszeichnet, ist es erforderlich, Schadstoffbelastungen so niedrig wie möglich zu halten und die wenigen verbliebenen regenerativen Freiflächen als bioklimatisch wichtige Außenräume zu schützen, denn sie übernehmen die Belüftungs-

funktion für die umliegenden Stadtklimabereiche und tragen zur Erneuerung der Luftqualität bei austauscharmen Wetterlagen bei.

Der Erhalt des Planungsraumes als Naturraum und nicht dessen Zerstörung durch die A 44 ist insbesondere deshalb von außerordentlicher Bedeutung. Schon durch die Ansiedlung von Opel I im Planungsbereich ist ein Klimatop entstanden, das fast vollständig versiegelt und mit überdimensionalen hallenartigen Bauwerken bebaut ist. Dies führt dazu, dass sich bei warmem Wetter dieser Bereich z. B. über Straßen, Dächern und Parkplätzen stark aufheizt. Im Straßenbereich erfolgt selbst nachts nur eine schwache Abkühlung.

Der Klimaanalyse der Stadt Bochum ist auf S. 61 zu entnehmen, dass sich bereits vor einem möglichen Bau der A 44 *„eine städtische Wärmeinsel ... vom Opel-Werk nach Norden über das Stadtzentrum hin bis nach Riemke“* zieht. *„Auffallend ist, dass nicht das Stadtzentrum die höchsten Temperaturen aufweist, sondern das südlich angrenzende Gebiet um die Wittener Straße.“* Eine sachgerechte Planung müsste also dahin gehen, diesen stark gestörten Bereich zu entlasten. Demgegenüber sieht die Bundesfernstraßenmaßnahme vor, hier die A 44 zu bauen und die umliegenden Wohnbereiche mit zusätzlichen Schadstoffeinträgen und Lärmimmissionen zu belasten.

Durch die Maßnahme des Baues der Querspange sollen – in krassem Gegensatz zu den Zielvorgaben der städtischen Klimaanalyse - weitere 63.000 qm Fläche versiegelt werden. Dies führt zu deutlichen, negativen Folgen für das Klima in den von der Planung betroffenen Stadtteilen, bis hin zum Stadtteil Riemke. Allein aus den vorgenannten Blickwinkeln ist es unverantwortlich, zusätzliche riesige internationale Verkehrsströme von 60.000 bis 93.000 Kfz/pro 24 Stunden

längs des Opelwerkes und längs der dichten Wohnbebauung zu lenken. Die von der „Querspange“ ausgehenden zusätzlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen können von dem dicht besiedelten Raum nicht verkraftet werden.

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

B. 5. 5. 2 Globales Klima

B. 5. 5. 2. 152 In den Planunterlagen fehlt jeglicher Hinweis auf die mit der Baumaßnahme – vor allem in Verbindung mit der gesamten „Bochumer Lösung“ verbundene – Verschlechterung des Erdklimas. Dies ist umso verhängnisvoller, als dies den erklärten Zielen der Klimaschutzpolitik der Bundes-, Landesregierung und der Stadt Bochum widerspricht. Es handelt sich hier wiederum um ein offensichtliches Planungsdefizit und ist in erheblichem Maße abwägungserheblich.

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

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

I

- ?? Im Jahr 2000 hat die CO₂-Emission in Deutschland wieder zugenommen und gefährdet daher das selbst gesetzte Ziel der Bundesregierung einer CO₂-Reduktion um 25 % bis 2005.
- ?? Auch die Landesregierung NRW unterstützt - zumindest proklamatorisch - die Reduktionsziele der Bundesregierung für den Bereich NRW.
- ?? Für die Stadt Bochum steht die Erstellung eines Klimaschutzgutachtens (durch das ifeu-Institut Heidelberg) kurz vor dem Abschluss (April 2002). Aufgrund des „Klimaschutzberichtes 2000“ der Stadt Bochum (Umweltamt) kann resümiert werden, dass sich die CO₂-Emissionen der Stadt sich in den 90er Jahren nicht vermindert haben. Erst recht gilt dies für den Verkehrsbereich.

Umso größere Anstrengungen müssten auf allen Entscheidungsebenen zum forcierten Schutz des Erdklimas vorgenommen werden, v.a. im besonders klimaempfindlichen Verkehrsbereich. Der Neubau der A 44 in Verbindung mit der „Bochumer Lösung“ führt zu induziertem Verkehr und erhöht die Gesamtfahrleistung im Stadtgebiet, damit auch den Ausstoß von CO₂. Er widerspricht damit den erklärten Zielen der Klimaschutzpolitik. Daher ist auf den Impulswerkstätten für die Erstellung des Klimaschutzgutachtens für Bochum verschiedentlich auch ein Verzicht auf die „Bochumer Lösung“ als Beitrag zum Klimaschutz gefordert worden.

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

Die auf den Prognosezeitraum bezogenen Angaben zu den ausgewählten Schadstoffen sind falsch. Sie be-

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

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

B. 5. 5. 2 153 Auf die weitere schwerwiegende Zerstörung und Beeinträchtigung des überregional bedeutsamen regionalen Grünzuges E durch die A 44 und des noch damit verbundenen städtischen Grünzuges weisen wir hiermit hin. Aufgrund der Tragweite des Eingriffs sind die dem LBP zu entnehmenden Kompensationsmaßnahmen bei weitem nicht ausreichend.

B. 6. 0. Schutz- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

B. 6. 1. 1 Lärmschutzmaßnahmen

B. 6. 1. 1 154 Die Aussagen des Erläuterungsberichts (Unterlage 1), der Unterlage 12 und der Unterlage 14 zu den Auswirkungen des Vorhabens auf den Menschen durch die zu erwartenden Immissionen leiden in ihrer Verständlichkeit darunter, dass der Planverfasser nicht in der Lage ist, die für eine seriöse Diskussion über die Wirkung von Lärm und Schadstoffen zentralen Begriffe „Immission“ und „Emission“ richtig anzuwenden.

B. 6. 1. 1 155 Die Aussagen des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) und der lärmtechnischen Untersuchungen (Unterlage 12) zu den Auswirkungen des Vorhabens auf den Menschen durch die zu erwartenden Lärmimmissionen sind schönfärberisch, unvollständig, fragwürdig und teilweise falsch. Die Richtigkeit der Prognoseergebnisse wird vorsorglich bestritten.

B. 6. 1. 1 156 Die im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) auf Blatt 20 aufgestellte Behauptung, *„Die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV wird über umfangreiche aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt“* ist falsch. Passive Lärmschutzmaßnahmen haben keinen Einfluss auf die Höhe des Lärmpegels am Immissionsort. Sie sind daher nicht geeignet, die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV „sicherzustellen“.

B.6. 1. 1 157 Die im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) auf Blatt 20 enthaltene Aussage, dass nach den Ergebnissen der Untersuchungen „*in Teilbereichen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes vorzusehen sind*“ ist nicht vollständig umgesetzt. Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes sind z.B. trotz entsprechender Ergebnisse der Untersuchungen nicht vorgesehen im Bereich der Flözstraße und im Bereich Opelring/Markstraße.

B. 6. 1. 1 158 Die im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) auf Blatt 20 enthaltene Aussage, dass „*betriebsbedingte Auswirkungen (...) primär durch die Lärmemissionen*“ entstehen, ist nicht belegt. Das Aufstellen einer Hierarchie gesundheitsschädlicher Immissionen erfolgt ohne wissenschaftlichen Hintergrund und wird zurückgewiesen.

B. 6. 1. 1 159 Die im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) auf Blatt 20 enthaltene Aussage, dass die aktiven Lärmschutzmaßnahmen „*zu einer deutlichen Minderung der Lärmeinträge führen*“, verschweigt, dass die „*deutliche Minderung*“ nicht ausreicht, einer großen Anzahl von Betroffenen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte zu garantieren. Die Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes sind also völlig unzureichend. Da die Grenzwerte der 16. BImSchV teilweise überschritten sind, liegen „*schädliche Umwelteinwirkungen*“¹ im Sinne § 47a BImSchG vor.

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

sprechende nächtliche Nutzungseinschränkungen erhalten. Vorsorglich wird Vertrauensschutz in die erteilten Genehmigungen geltend gemacht.

B. 6. 1. 1 163 Aus den lärmtechnischen Unterlagen ergibt sich nicht, warum lediglich Berechnungsergebnisse für die Gebäude vorgelegt worden sind, die innerhalb eines bestimmten Korridors entlang der Trasse gelegen sind.

Die räumliche Ausdehnung der lärmtechnischen Untersuchungen reicht nicht aus. Berechnungswerte für außerhalb des Korridors gelegene Stadtteile und Straßen (zum Beispiel Gesamt-Hustadt, Alte Markstraße) sind nicht ausgewiesen. Auf Grund der Tallage der Trasse und der Hanglage bedeutender Wohnsiedlungsbereiche ist ein wesentlich größerer Bereich betroffen. Die Schutzbedürftigkeit der im Bereich der Trasse liegenden Gebiete bestimmt sich aber nicht danach, ob sie unmittelbar an die Straße angrenzen oder besonders nahe liegen, sondern allein danach, ob das Straßenbauvorhaben auf sie nachteilige Auswirkungen hat.

Ferner sind auch die Bereiche in die Untersuchungen einzu beziehen, die sich westlich an den Planfeststellungsabschnitt anschließen, weil die hier erwartete Mehrbelastung von 20.000 Kfz/Werktag durch die Planfeststellungsmaßnahme hervorgerufen wird.

B. 6. 1. 1 164 Die in die Unterlage 12.4 eingetragenen Bezeichnungen der planungsrechtlichen Bereiche WA, MI usw. folgen nicht in jedem Fall den Fest-

setzungen der verbindlichen Bauleitplanung wie es die 16. BImSchV vorsieht. So ist z. B. der Bereich Höfestaße als „MI“ gekennzeichnet, obwohl kein B-Plan vorliegt und infolgedessen § 2 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV anzuwenden ist.

B. 6. 1. 1 165 Die in die Unterlage 12.4 eingetragenen Bezeichnungen „MD“ und „SOK“ sind in der Legende nicht erklärt.

B. 6. 1. 1 166 Es fehlt jede Aussage, wie Betroffene vor den möglicherweise existenziell bedrohlichen Folgen fehlerhafter Prognosen geschützt werden.

B. 6. 1. 1 167 Die lärmtechnischen Unterlagen (Unterlage 12) enthalten ausschließlich die Ergebnisse, die die planaufstellende Behörde für die Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der geplanten Trasse durch Berechnung ermittelt hat.

Der Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1) beschränkt sich auf die Angabe der anzuwendenden Vorschriften, einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte, des verwandten elektronischen Rechenprogramms sowie des Verweises auf die Unterlagen, in denen die Ergebnisse der Lärmberechnungen für einzelne Objekte und die Einordnung der betroffenen Gebiete festgehalten sind.

Aus den lärmtechnischen Unterlagen ergibt sich nicht, aufgrund welcher Vorgaben die einzelnen Stadtteile entlang der

Trasse in die nach § 2 der 16. BImSchV ausgewiesenen Gebiete eingeordnet worden sind.

Aus Unterlage 12.4 ergibt sich lediglich, dass die einzelnen Stadtteile einzelnen Gebieten im Sinne des § 2 der 16. BImSchV zugeordnet worden sind. Aus keiner Unterlage ergibt sich, aufgrund welcher Bestandsaufnahmen diese Einstufungen erfolgt sind.

B. 6. 1. 1 168 Die Einordnung des Gebietes entlang der Höfstraße als MI-Gebiet steht ohne weitere Erläuterung und Benennung der Bestandsmerkmale im Widerspruch zu dem Gesamt-Erläuterungsbericht (Unterlage 1).

Laut Gesamterläuterungsbericht (Blatt 20) ist der „Osten“ durch Streu- und Splitterbebauung und kleinere Wohngebietsflächen gekennzeichnet. Die im Südosten angrenzende Hustadt wird als Wohngebiet ausgewiesen. Der Erläuterungsbericht (Blatt 21) stellt sodann fest, dass es „in diesem Abschnitt zu einer erhöhten Lärmbelästigung der Wohn- und Streubebauung“ kommt. Angaben, die eine Einordnung als MI-Gebiet rechtfertigen würden, sind nicht angegeben.

B. 6. 1. 1 169 Aus den lärmtechnischen Unterlagen ergibt sich nicht, welche Daten die planaufstellende Behörde aufgrund welcher Bestandsaufnahme für die lärmtechnischen Berechnungen in den Rechner eingegeben hat.

Insbesondere ist aus den Unterlagen nicht ersichtlich, ob die Besonderheiten aufgrund der topographischen Lage in den

einzelnen Stadtteilen entlang der Trasse berücksichtigt worden sind.

Die Trasse verläuft von der Universitätsstraße bis hinter die Schattbachstraße fast ausschließlich in „Tallage“. Die entlang der Trasse vorhandene Wohnbebauung liegt überwiegend oberhalb der geplanten Trasse.

B. 6. 1. 1 170 Aus den Unterlagen ergibt sich nicht, ob das Problem der „Schallreflexion“ bei Eingabe der Daten in den Rechner durch entsprechende Vorgaben berücksichtigt worden ist.

Durch vorhandene Bebauung – insbesondere Opel-Werk – wird es zu Schallreflexionen kommen. Auch die Tatsache, dass im Norden der Trasse nur von der Universitätsstraße bis zum Opelwerk Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind, bringt Schallreflexionsprobleme für die im Norden oberhalb der Trasse gelegenen Stadtteile in Altenbochum.

B. 6. 1. 1 171 Im Rahmen der Abwägung der Vor- und Nachteile der Straßenplanung sind auch die Beeinträchtigungen zu berücksichtigen, die unterhalb der nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz vorgegebenen Schwelle liegen.

Auch in dem Zusammenhang gewinnt die topographische Lage im Planungsbereich Bedeutung.

Die in den Unterlagen ausgewiesenen Rechenergebnisse müssen angezweifelt werden. Es sind keine Messungen

durchgeführt worden und auch keine Messungen vorgesehen. Eine Überprüfung der Ergebnisse ist deshalb auch nicht in Stichproben möglich.

Lediglich für eine wenige Schnittstellen an der Trasse ist zum Beispiel der Ist-Bestand berechnet worden.

B. 6. 1. 1 172 Aus den Unterlagen ergibt sich nicht, inwieweit das Zusammenwirken weiterer Lärmquellen bei der Berechnung der Lärmbelastungen Berücksichtigung gefunden hat.

Wir erheben Einwendung insbesondere dagegen, dass die Mehrfachbelastung aus verschiedenen Richtungen und die zeitlich bedingte, regelmäßig wiederkehrende Belastung nicht mit in die Planung von Lärmschutzmaßnahmen eingeflossen ist.

B. 6. 1. 1 173 In den Unterlagen zu lärmtechnischen Untersuchungen finden sich keine Angaben zu den Kosten, die anfallen würden, wenn die Trasse in Troglage oder unter einem Deckel oder in einer Einhausung geführt würde.

Das Gebot aktiven Lärmschutzes greift nur dann nicht ein, wenn die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Die Relation ist zwischen dem zusätzlichen Aufwand für Schallschutzmaßnahmen einerseits und den Belastungen der Eigentümer der betroffenen Grundstücke andererseits zu erstellen.

B. 6. 1.1 174 Wir wenden ein, dass in den Planungsberechnungen Maximalpegel nicht berücksichtigt sind.

B. 6. 1.1 175 Wir wenden weiterhin ein, dass der „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“ sich über den gesetzlichen Auftrag hinwegsetzt, der die Berücksichtigung von Lärmkatastern und Lärmminderungsplänen verlangt.

In Bochum gibt es keinen Lärmminderungsplan. Er ist lediglich in Arbeit, obwohl ein Lärmminderungsplan gesetzlich verpflichtend vorgeschrieben ist. Daher ist in Bochum die zu erwartende Einwirkung verschiedener Geräuschquellen noch nicht systematisch erfasst bzw. mit der Planung des neuen Teilstücks der A 44 abgestimmt worden. Abstimmung sowie Verzahnung der Planungen sind aber von wesentlicher Bedeutung, da, auch wenn die Geräuschquellen im einzelnen aufgelistet und berechnet werden müssen, alle Geräuschquellen letztendlich miteinander addiert werden müssen, um eine verlässliche Aussage über die tatsächliche Lärmbelastung machen zu können.

B. 6. 1.1 176 Weiterhin verweisen wir in diesem Einwand darauf, dass auch Schwingungen und Erschütterungen als Belastungsfaktoren Berücksichtigung finden müssen.

Im Einzelfall muss geprüft werden, ob durch die A 44 neue Konfliktgebiete entstehen z. B. durch Erhöhung des Verkehrs im Autobahn nahen innerstädtischen Straßengebiet, situative

bzw. regelmäßige zusätzliche Belastung durch zähfließenden Verkehr und Stau im besagten Autobahn nahen innerstädtischen Stadtgebiet, u.a.

Eine besondere umfeldtypische Situation im Gebiet von Wiemelhausen, Steinkuhl, Querenburg, Altenbochum und Laer besteht darin, dass es in diesem Gebiet einerseits Geräuschquellen aus verschiedenen Richtungen (gleichzeitig vorhandener Lärm), andererseits zeitlich wiederkehrende Geräuschquellen aus verschiedenen Richtungen gibt (z. B. wenn es auf dem neuen Teilstück der A 44 zu Belastung und Stau kommen wird).

?? Im Bereich Höfstraße kommt es beispielsweise zu Lärm aus unterschiedlichen Quellen und Bereichen wie: Opelwerk, neu zu bauendes Teilstück der A 44 und östlich liegende Autobahn A 43 von Wuppertal nach Recklinghausen, Wittener Straße.

?? Kommt es zur Überlastung/Stau auf dem neuen Teilstück der A 44, wird sich der nicht mehr fließende Verkehr auf die innerstädtischen Straßen verteilen. Insoweit entstehen es weitere Lärmquellen auf der Markstraße und der Höfstraße.

Entsprechende Mehrfachbelastungen aus unterschiedlichen Richtungen lassen sich auch für andere Stadtteile oder Wohngebiete spezifisch erstellen.

B. 6. 1.1 177 Die Entwicklung auf EU-Ebene bezüglich der Einschätzung von Lärm und Lärmschutz wird völlig ignoriert. Die Entwicklung entsprechender EU-Richtlinien ist bereits zu Ergebnissen gekommen. Diese werden in den nächsten Jahren zu EU-Recht,

welches wiederum verpflichtend auf die deutsche Situation umgesetzt werden muss. Wenn die A 44 fertig gebaut ist, gilt bereits dieses Recht. Wir fordern daher die Planungsbehörde auf, schon jetzt dem gesellschaftlichen und europäischen Auftrag Folge zu leisten.

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

B. 6. 1.1 178 Der Lärmschutz ist völlig unzureichend. Die zu Grunde gelegten Berechnungen sind falsch.

Auch der Einsatz erhöhter Lärmschutzwände (>5 m) verlagert das entstehende Problem nur, beseitigt es aber nicht.

Da in etlichen Fällen längs der Trasse nur eine einseitige Wand geplant ist, wird die gegenüberliegende Seite ohne Lärmschutzwand einer noch weiterreichenden und größeren Reflektion ausgesetzt, wobei zu bemerken ist, dass die Reichweite des Lärmschallpegels umso weiter reicht, je höher die einseitig reflektierende Wand ist. Dies gilt nicht nur auf der Seite, die der Reflektion ungehindert ausgesetzt ist, sondern auch auf der Seite der Lärmschutzwand, da der Lärm auf Grund der höheren Wand erst in größerem Abstand zur Wand voll wirksam wird. Deshalb ist in diesem Fall eine Ermittlung des Lärmpegels hinter der erhöhten Wand messtechnisch unsinnig, da die störende Wirkung erst in sehr viel größerem Abstand wirksam wird. In diesem Abstand sind aber gar keine Messwerte ermittelt oder vorgesehen, sie zu ermitteln.

Beim Bau des Teilstücks der A 44 zwischen Opelring und Universitätsstraße kommt es zum Ausbau einer vorhandenen Strecke. Die aktiven Schallschutzmaßnahmen müssen daher die vorhandene Grund-Lärmbelastung und die neue, zusätzliche Lärmbelastung addieren, um dann die entsprechenden Schallschutzmaßnahmen zu dimensionieren. Es reicht nicht aus, allein nur den Lärmzuwachs zu kompensieren, der durch die Baumaßnahme verursacht wird..

B. 6. 1.1 179 In der Beschreibung der Strecke des neuen Teilstücks der A 44 wird die Behauptung aufgestellt, dass der Lärmpegel trotz der massiven Erhöhung des Verkehrs nicht steigen wird. Das wird begründet mit der Errichtung höherer Wälle und Schallschutzwände, sowie dem Einsatz schalldämmender Straßenbeläge.

Diese Behauptung ist sowohl unrichtig wie auch unseriös. Schallabsorbierende Straßenbeläge verlieren nach etwa 2 Jahren ihre Wirkung, da sich die poröse Oberdecke mit Staub füllt, der durch Regen in die Poren befördert wird. Danach hat eine solche Straßendecke das gleiche Verhalten wie eine konventionell hergestellte Straßendecke, es findet also keinerlei Reduktion des Lärmpegels statt, jedoch eine Erhöhung durch den zunehmenden Verkehr. Lärmschutzeinrichtungen, die diesen Lärmpegelanstieg bekämpfen könnten, müssten spezielle Ausführungen mit einer weichen Oberfläche sein, die weitgehend der natürlichen Umgebung, wie z.B. Erdreich, entsprechen. Der Einsatz von schallharten Lärmschutzwänden auf Betonbasis mit einem hohen Reflexionskoeffizienten, vor allem im Bereich mittlerer und höherer Frequenzen, führt zu einer überproportionalen Verstärkung des Schalls in diesem Bereich.

B. 6. 1.1 180 Wir wenden ein, dass es bei den Lärmschutzwänden, die geplant sind, zu keiner varianten Prüfung der Materialien gekommen ist.

Wir halten es für erforderlich, die unterschiedliche Wirkung der Lärmschutzmaterialien so zu berücksichtigen, dass es nicht nur zu einer bestimmten Höhe der Schallschutzwand kommt, sondern auch zur bestmöglichen Materialfindung. Aus den Unterlagen ist nichts über diesen Aspekt zu entnehmen. Ebenfalls verlangen wir, die besten Materialien zu nehmen, unabhängig von den Kosten, weil das neue Teilstück der A 44 ein hoch konflikthafte Wohngebiet zerschneidet.

Lärmschutz bedeutet auch verkehrliche Vorsorge zu treffen durch geeignete Maßnahmen und Instrumente. Wir fordern

daher neben aktiven Schallschutzmaßnahmen wie Wall und Wand, den Einbau von Telematik-Systemen zur Verkehrsregulierung.

B. 6. 1.1 181 Wir wenden ein, dass keine Vorsorge-Planungen für den Fall vorliegen, das sich relativ schnell nach dem Bau des neuen Teilstücks der A 44 herausstellen sollte, dass die Berechnungen und Messungen nicht valide und belastbar waren, bzw. die Schallschutzmaßnahmen nicht den gewünschten Effekt erzielen, bzw. dadurch nachweislich gesundheitliche Schäden bei der Bevölkerung entstehen.

B. 6. 1.1 182 Es steht zu befürchten, dass die Lärm- und Schadstoffbelastung im Bereich des neuen Teilstücks der A 44 die Richtwerte übersteigen wird. Der Lärmschutz wird insoweit erweitert werden müssen, als in Zukunft keine neuen Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen, Kindergärten oder ähnliche schutzbedürftige Einrichtungen im Nahbereich der zu bauenden Trasse errichtet werden dürfen. Dagegen erheben wir ebenfalls Einwendung.

B. 6. 1. 2 Schutz gegen Schadstoffbelastung

B. 6. 1. 2. 183 Schutzmaßnahmen für den Menschen gegen schädliche Schadstoffbelastungen kommen im Erläuterungsbericht nicht vor.

B. 6. 2. Ausgleich Natur und Landschaft

B. 6. 2. 184 Die Planung ist abzulehnen, weil die Eingriffe in Natur und Landschaft durch die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht berücksichtigt wurden.

In den Planungsunterlagen wird nicht deutlich, welche Eingriffe in Natur und Landschaft durch die Durchführung der aufgeführten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgen. Die hierfür beanspruchten Flächen haben eine eigenständige biologische und ökologische Wertigkeit, deren Kenntnis als Voraussetzung für die Planung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen unabdingbar ist.

Das völlige Fehlen einer solchen Bewertung der hierfür erforderlichen Untersuchungen in den Planungsunterlagen ist als schwerer Mangel zu kennzeichnen. Dies gilt z. B. auch bzgl. Der „ausgeräumten Ackerlandschaft“ als Kompensationsfläche im Bereich Schattbachstraße/Hustadtring.

B. 6. 2. 185 Die Ausgleichsmaßnahmen stehen nicht im räumlichen Zusammenhang mit den verursachten Eingriffen.

Ein räumlicher Zusammenhang kann höchstens für den Bereich der Trasse in unmittelbarer Nähe der Schattbachstraße selbst angenommen werden. Für die entfernteren Bereiche kann die Überführung von Ackerflächen in einem höherwertigen Zustand südlich der Schattbachstraße nicht mehr als Ausgleich angesehen werden. Auch eine konzentrierte Aufwertung von Ackerflächen südlich der Schattbachstraße kann

die in größerer Entfernung erfolgenden Eingriffe in Natur und Landschaft nicht ausreichend ausgleichen.

Auch die Ersatzmaßnahmen stehen nicht im räumlichen Zusammenhang zu der geplanten Trasse. Sie vermögen die Beeinträchtigungen aufgrund der großen Entfernung vom Ort des Eingriffs nicht zu ersetzen.

Diese Mängel erscheinen um so gravierender, als auch im räumlichen Zusammenhang mit der geplanten Trasse durchaus Flächen sowohl für Ausgleichsmaßnahmen als auch für Ersatzmaßnahmen hätten gefunden werden können.

B. 6. 2 186 Die Planung ist fehlerhaft, weil der Versiegelung von ca. 63.000 qm keine Entsiegelung von Flächen entsprechender Größe entgegensteht.

Die der Versiegelungsfläche von 63.000 qm entgegengestellte Entsiegelung von ca. 6.000 qm erstreckt sich fast ausschließlich auf die Entsiegelung von Flächen, die durch die Verlegung von Straßen frei werden. Durch die Verlegung der Steinkuhlstraße, des Brassertweges sowie der Höfestraße kommt es zur Entsiegelung von Flächen, nach Durchführung der Verlegung aber wieder zur Versiegelung neuer Flächen. Beim Brassertweg ist der Saldo darüber hinaus negativ.

Eine Entsiegelung im eigentlichen Sinne erfolgt lediglich im Bereich der südlich des Nordhausenringes nach der Planung stillzulegenden Bahntrasse. Es hätte aber geprüft werden müssen, inwieweit durch Entsiegelung größerer Flächen – z. B. im Bereich des Opelwerks – und der Opelparkplätze ein tatsächlicher Ausgleich bzw. Ersatz hätte geschaffen werden können. Eine partielle Entsiegelung auf dem Opelgelände

und den Opelparkplätzen wäre dort ohne Produktionseinbußen oder – behinderung in erheblichem Umfang möglich. Dies gilt umso mehr, als die Opelwerke bereits auf dem eigentlichen Opelgelände und den Opelparkplätzen, z. B. an der Alten Wittener Straße, eine nahezu 100%ige Versiegelung durchgeführt haben.

Geht man darüber hinaus davon aus, dass eine Entsiegelung von Flächen keinesfalls im räumlichen Zusammenhang mit der geplanten Maßnahme erfolgen müsste, so stehen im Bochumer Stadtgebiet eine Vielzahl möglicher Flächen zur Verfügung, die entsiegelt werden könnten.

Auch im räumlichen Zusammenhang bieten sich, neben dem Opelgelände, Flächen an, wie z. B. das großflächig versiegelte Betriebsgelände der stillgelegten Firma Imberg an der Universitätsstraße.

B. 6. 2. 187 Schädliche Bodenveränderungen können nicht durch landschaftspflegerische Maßnahmen „ausgeglichen“ werden.

Die salvierende Feststellung:

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

ist bestenfalls Wunschdenken. Insbesondere fehlt dabei die Nennung eines Kriteriums für das Maß der Tolerierbarkeit. Eine solche Formel müsste wissenschaftlich benannt, dargelegt und begründet werden.

Schädliche Bodenveränderungen können nicht durch landschaftspflegerische Maßnahmen „ausgeglichen“ werden. Das wäre etwa so, als ob ein bisschen mehr Lärmschutz höhere Schadstoffemissionen ausgleichen könnte.

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

B. 6. 2. 188 Die Standortwahl der östlich im Bereich Schattbachstraße gelegenen Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen ist ungeeignet. Die hierfür beanspruchten Grundstücke stehen zumindest teilweise nicht zur Verfügung.

Im räumlichen Zusammenhang mit den Maßnahmen 7E, 10A, 11A, 13E, 14E, 7E, 18G (RRB), 18G – südlich „Auf der Palmweide“ befindet sich eine eiszeitliche Endmoräne, die als Naturdenkmal zu schützen ist.¹

Die Tauglichkeit der Ersatzmaßnahmenstandorte ist noch aus weiteren Gründen zu hinterfragen: Maßnahmen 2A, 6A, 9A, 14E, 15E, befinden sich in einem Bereich, in dem der Ölbach renaturiert werden und mehr mäandrieren soll. Es würde wenig Sinn machen, zunächst mit hohem Aufwand neue Landschaftsstrukturen zu entwickeln, wenn die Fläche in ab-

¹ Prof. Dr. Richard Bärtling: Geologisches Wanderbuch, ca. 1925; Festschrift zur 50. Wiederkehr der Gründungstage der Geologischen Gesellschaft in Bochum 1970, Seite 51 ff; siehe auch Dr. Stehn: Geologische Karte von Bochum 1:25.000 (1988)

sehbarer Zukunft für die Umgestaltung des Baches benötigt wird.

Die Flächen 2A und 3A sind aufgrund der Entfernung zum Eingriffsbereich als Ersatzmaßnahmen anzusehen. Auf beiden Flächen besteht ein Brutverdacht für Kiebitze (vgl. auch die fehlende ökologische Bewertung der für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beanspruchten Flächen!).

Die Ersatzmaßnahmen würden hier einen nicht wieder gutzumachenden Eingriff bedeuten.

B. 6. 2. 189 Die entlang der Trasse geplanten Ausgleichsmaßnahmen (z. B. 8A) können nicht als solche angesehen werden.

Das geplante Grün ist Straßenbegleitgrün, das keinesfalls die Wertigkeit von Landschaftsstrukturen ohne Autobahn hat.

Es ist verlärt, durch Luftverschmutzung und Schadstoffimmissionen beeinträchtigt, die wiederum in Boden und Grundwasser eindringen. Die gepflanzten Jungpflanzen brauchen Jahre, bis sie heranwachsen und eine angemessene Wertigkeit erlangen. Es ist von einem bedeutend verlangsamten Wachstum auszugehen.

Für die Fauna bestehen eingeschränkte Lebensbedingungen.

Für den Menschen ist das Straßenbegleitgrün weder nutzbar noch als Erholungsbereich wahrnehmbar wie Grünbereiche ohne Autobahnbelastung.

In tatsächlicher Hinsicht stehen die vorgesehenen Grundstücke - jedenfalls partiell - nicht zur Verfügung.

B. 6. 2. 190 In den Planungsunterlagen fehlen Angaben darüber, wer für Pflegemaßnahmen der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wie lange und auf wessen Kosten verantwortlich ist. Es fehlen auch Angaben über die Kontrolle sowohl der Ausführung der Kompensationsmaßnahmen als auch der langfristig erforderlichen Pflegemaßnahmen (z. B. Obstbaumschnitt u.s.w.).

B. 6. 2. 191 Der Landschaftsentwicklungsplan macht nicht hinreichend deutlich, wie die langfristige Pflege der angelegten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen garantiert wird.

Es bleibt unklar, wer die Kosten für die Pflege langfristig übernimmt und wer kontrolliert, ob und wie die Flächen nicht unter Umständen in Zukunft anderweitig benutzt werden.

Wegen weiterer Einzelheiten der vorstehenden 20 Einwendungspunkte beziehen wir uns auf die Stellungnahme des Beirates bei der Unteren Landschaftsbehörde vom 12. März 1999, die seinerzeit auch dem Landesstraßenbauamt zugegangen ist, soweit sie unseren heutigen Einwendungen nicht widersprechen.

B. 8. 0 Durchführung der Baumaßnahme

B. 8. 4 Auswirkungen während der Bauzeit

B. 8. 4 192 Wir wenden ein, dass spezifizierte Angaben zur Baumaßnahme selbst und den hierdurch verursachten Belästigungen und Gefährdungen fehlen. Ebenso fehlen Projektmanagement, Projektcontrolling und Qualitätssicherung während der Baumaßnahme.

Da die Baumaßnahme ca. 2 – 3 Jahre dauern wird, sind die Beeinträchtigungen (Lärm, Schadstoffe) durch auszuweisende Maßnahmen auf das unbedingt erforderliche Maß zu begrenzen.

Hierzu gehören 3 Aspekte:

?? Deutliche Lokalisation von punktuellen hohen Belastungen.

?? Benennen der auszuweisenden Maßnahmen und deren Wirksamkeit.

?? Schalltechnisches Gutachten, um die zu befürchtende Lärmbelastung während der Bauphase transparent zu machen, ggf. durch die Ergebnisse des Gutachtens Lokalisierung von punktuellen hohen Belastungsbereichen sowie entsprechende entlastende Maßnahmen.

Da die Bauphase mit drei Jahren veranschlagt ist, wird in dieser Zeit ein überproportional starker Lärmpegel entstehen. Die mit einem Messgerät des Typs „BrüelKjaer 2203“, einem Klasse 1 Messinstrument zur Schallpegelmessung, während einer ruhigen Phase an dem Standort „Eine Leine 43“ auf der Veranda (also ca. 40 m von der Straße entfernt) hinter einer Schallschutzmauer von ca. 5 m Höhe ermittelte Lärmpegel bei ruhiger Verkehrslage um die Mittagszeit (13

Uhr) betrug 57 dBA, bei Einsatz von einer einzigen Ramme stieg er auf 74 dBA.

Dies sind Werte, wie sie noch nicht einmal in Industriegebieten vorgesehen sind. Da der Einsatz von mehreren Werkzeugen gleicher Lärmentwicklung pro Bauabschnitt unvermeidlich ist, ist der zu erwartende Lärmpegel jenseits der Unerträglichkeitsgrenze und stellt eine massive gesundheitlich Gefährdung dar. Dazu war es während der Messung ausnehmend ruhig, da der durchschnittliche Pegel an dieser Stelle um 2 bis 3 dB lauter ausfällt, also die Maximalwerte schon überschreitet.

B. 9. 0 Gesamtbewertung der Baumaßnahme im Rahmen der Kosten-Nutzen-Analyse

B. 9. 1. Kosten-Nutzen-Analyse

B. 9. 1 193 In den Planfeststellungsunterlagen fehlen Angaben über die Kosten-Nutzen-Analyse der Baumaßnahme so gut wie vollständig. Wir fordern daher Akteneinsicht - gemäß der Umweltinformationsrichtlinie der EU - in die Projektbewertungen dieser Maßnahme sowohl gemäß gültigem Bundesverkehrswegeplan 1992 als auch für den in Arbeit befindlichen Bundesverkehrswegeplan 2003 – u.z. bis spätestens vier Wochen vor Beginn des Erörterungstermins.

Sowohl nach dem gültigen BVWP 1992 als auch bei dem projektierten BVWP 2003 ist eine Gesamtbewertung nach gesamtwirtschaftlichen, ökologischen, städtebaulichen und „zu-

sätzlichen“ Kriterien vorgeschrieben. Gemäß Satz 1, Blatt 1 Erläuterungsbericht ist der geplante Neubau der A 44 Teil der großräumigen West-Ost-Achse A 44 von Aachen bis Kassel. Wir fordern Akteneinsicht in die Kosten-Nutzen-Analyse gemäß BVWP 1992 für das infragestehende Projekt einschließlich des Kosten-Nutzen-Koeffizienten.

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

Sowohl die großräumige A 44-Verbindung (in Bauabschnitten) als auch die drei Baumaßnahmen der sogenannte Bochumer Lösung sind im März 2002 – nach Auslegungsende der Planunterlagen für die „Querspange A 44“ - vom Land NRW zur Fortschreibung des BVWP 1992 angemeldet worden. Dementsprechend muss für diese drei Maßnahmen – die nach dem Willen von Bundes- und Landesregierung nur im Netzverbund betrachtet werden können – eine **weiterentwickelte Kosten-Nutzen-Analyse** vorgenommen werden (vgl. Verkehrsbericht 2000 des BMVBW).

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

?? für die in Anschlag gebrachten Kostenansätze für Unfälle, ökologische Folgekosten (Lärm, Abgase, Klimaschäden: CO₂-Emissionen),

?? für die nicht-monetäre Beurteilung gemäß der Projekt-Umweltrisikoeinschätzung, der Raumwirksamkeitsanalyse und der städtebaulichen Effekte (insb. Aufenthaltsqualität und Nutzungsansprüche sowie Stadtklima/Stadtökologie),

?? für die Bewertung interdependenter Maßnahmenbündel (vgl. Netzverbund „Bochumer Lösung“) und die Berücksichtigung des induzierten Verkehrs.

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

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

B. 9. 2 Kosten der Baumaßnahme

B. 9. 2 194 Die Kosten der Baumaßnahme

„Neubau der A 44“ sind mit ca. 40 Mio. Euro erheblich zu niedrig angesetzt. Eine realistische Einschätzung der Kosten würde den Kosten-Nutzen-Koeffizienten deutlich verschlechtern.

Der Erläuterungsbericht erwähnt die Kosten der Baumaßnahme nicht.

Die Kostenschätzung des BMVBW in Höhe von ca. 40 Mio. Euro (79,4 Mio. DM) resultiert aus dem Jahre 1998 (Vorentwurf der Planunterlagen). Die seitdem eingetretenen Planänderungen (insb. bei Lärmschutzmaßnahmen) sind in keiner Weise in die Kostenrechnung eingeflossen, desgleichen nicht die Preissteigerungen.

Von erheblicher Bedeutung für die Kosten der Maßnahme bei Errichtung und bei Unterhaltung sind die **anzunehmenden**

Bergschäden im Umfeld der geplanten Trasse. Die derzeitigen bergbaulichen Sanierungsmaßnahmen auf dem Außenring fördern nach unseren Informationen erhebliche Bergschädenpotentiale zu Tage, deren Sanierungskosten derzeit noch gar nicht abgeschätzt werden können. Dies verweist auf ähnliche Probleme auf dem Gebiet der geplanten Trasse.

Es haben keine Untersuchungen hinsichtlich möglicher Bergschäden auf der Trasse stattgefunden.

Der Erläuterungsbericht räumt selbst ein (Blatt 24), dass „*oberflächennaher, nicht kartierter Bergbau im Bereich der Trasse zu vermuten ist*“. So ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass Stollen bis dicht unter die Oberfläche getrieben worden sind, die bei der zu erwartenden Mehrbelastung durch die Autobahn zu Katastrophen wie an der Emilstraße in Wattenscheid führen werden.

Die zur Zeit am Außenring stattfindenden Sicherungsmaßnahmen reichen in Bezug auf die dabei bearbeitete Tiefe in keinem Fall aus, und die *„erkundende Sanierung“* während der Bauarbeiten erscheint uns fahrlässig, da sich die Notwendigkeit von Sanierungen ergeben könnte, die den finanziellen Rahmen sprengen oder völlig undurchführbar sind.

Wir erwarten für den Erörterungstermin nähere Auskünfte über die Kostenwirksamkeit der vorgesehenen Bergbauschädensanierung im Zusammenhang mit der Baumaßnahme.

Weiter sind von erheblicher Bedeutung die Kosten für die absehbare Wertminderung von Wohneigentum, auch dann, wenn keine Entschädigungsansprüche bestehen sollten. Dieser Werteverlust wird von uns auf ca. 120 Millionen Euro geschätzt.

B. 9. 2 195 **Durch den Autobahnneubau gibt es weitere wirtschaftliche Nachteile vielfältiger Art, die im Rahmen der Einwendungen deutlich gemacht werden. Es gibt wirtschaftliche Nachteile für die Stadt Bochum. Die Bewohner haben persönliche wirtschaftliche Nachteile.**

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

Wir stellen fest:

Das Verzeichnis der Unterlagen enthält keinen eigenen Punkt wirtschaftlicher Aspekte.

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

Die Auflistung der Gutachten (Pkt. 2.6) des Erläuterungsberichtes enthält keinen Hinweis auf wirtschaftliche Aspekte

Formal rügen wir, dass die Unterlagen 2.6a und b während der Auslegung nicht zur Verfügung standen. Wir rügen, dass eine Einbeziehung für Einwendungen nicht möglich war.

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

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

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

Im Erläuterungsbericht wird folgendes zu wirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgeführt:

Punkt 2.1, Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse

„Die Bewältigung der großen Verkehrsmengen stößt auf Schwierigkeiten. Das zeigt sich auch in der Vielzahl der Staus auf der A40. Lediglich das nachgeordnete Straßennetz enthält noch Kapazitätsreserven.

Vor diesem Hintergrund sind Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrsverbindungen im mittleren Ruhrgebiet dringend erforderlich, um die schwerwiegenden gesamtwirtschaftlichen Nachteile aus den häufigen Staus und Verkehrsunfällen auf dem Autobahn-Streckennetz im Raum Bochum zu verringern. Hierbei wird das Konzept der sogenannten „Bochumer Lösung“ favorisiert, das im vorgenannten Abschnitt 1.0 beschrieben ist und eine Verbindungsalternative für den West-Ost-Verkehr im südlichen Ruhrgebiet darstellt.“

und...

„ Durch die Maßnahmen der „Bochumer Lösung“ wird die Leistungsfähigkeit im gesamten Straßensystem signifikant

angehoben. Dies führt zu einer deutlichen Reduzierung des Anteils überlasteter Straßen - gemessen an den möglichen Leistungsfähigkeiten. Die Elemente der Bochumer Lösung sollen zusätzlich dazu beitragen, Zeit- und Betriebskosten der Straßennutzer einzusparen und damit auch eine bessere Anbindung des Stadtgebietes Bochum an das überregionale Straßennetz zu erreichen. Im Bereich der Querspange A 44 gilt dies besonders auch für den Verkehr zum Opelwerk I und die daraus resultierende Entlastung städtischer Straßen und Wohngebiete vom Zulieferverkehr.“

Folgend werden weitere zwei Zitate des Erläuterungsberichtes vorgetragen:

Punkt 1.0,

„Allgemeines zur Baumaßnahme. Die A 44 ist Bestandteil der großräumigen West-Ost-Achse zwischen Aachen und Kassel.“

und

Punkt 4.1

„Streckencharakteristik. Die A 44 dient dem weiträumigen und regionalen Verkehr und soll zur Bundesautobahn gewidmet werden.“

Im Punkt 2.1 des Erläuterungsberichtes wird behauptet, dass aus den häufigen Staus und Verkehrsunfällen auf dem Streckennetz im Raum Bochum schwerwiegende gesamtwirtschaftliche Nachteile entstehen.

Wir stellen fest, dass in der Planfeststellung die Behauptungen nicht nachgewiesen werden, dass durch den Neubau der A 44 in den beschriebenen Bereichen im Stadtgebiet Bo-

chum häufige Staus und Verkehrsunfälle verringert werden. Die Verdichtung des Autobahnnetzes in Bochum ist somit nicht zielführend.

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

Wir stellen fest, dass durch die Neubaumaßnahme im Umkehrschluss schwerwiegende gesamtwirtschaftliche Nachteile auf Jahrzehnte hin verfestigt und sogar verstärkt werden, da sie keine Lösungsansätze für die vorgenannten Probleme bietet.

Im Punkt 1.0 und 4.1 wird deutlich, dass die Neubaumaßnahme der A 44 im bezeichneten Bauabschnitt eine großräumige West- / Ostverbindung von Aachen bis Kassel und gleichzeitig dem regionalen Verkehr gewidmet werden soll. In der Planfeststellung wird über die Veränderungen der gesamtwirtschaftlichen Verhältnisse bei einer großräumigen West-Ostverbindung nicht gesprochen.

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

Wir stellen fest, dass im Planfeststellungsverfahren keine nachvollziehbaren, relevanten Aussagen zu wirtschaftlichen Aspekten gemacht wurden. Die Aussagen sind nicht stichhaltig, nicht nachprüfbar, irreführend und falsch, da sie sich auf zwei verschiedene Baumaßnahmen beziehen. Erstens A 44 Aachen bis Kassel und zweitens der Neubau der A 44 von

Bau-km 19 + 980 bis Bau-km 22 + 860 im Stadtgebiet Bochum.

B. 9. 2. 196 **Wir erfahren weitere wirtschaftliche Nachteile durch folgende Gegebenheiten, welche durch den Autobahneubau verursacht werden. Die Nachteile treffen die Gesamtbevölkerung und verursachen gesamtwirtschaftliche Schäden.**

Bauphase = Stauphase

Eine Bauphase bringt erfahrungsgemäss permanente Staus. Insbesondere das Brückenbauwerk A 44/Nordhausenring greift langfristig in den momentan reibungslos verlaufenden Verkehr ein. Die Bauphase macht den Sheffieldring und Nordhausenring zur Dauerstaustelle. Da Staus nach den Aussagen der Planfeststeller gesamtwirtschaftliche Nachteile verursachen, fordern wir eine Untersuchung dieser Nachteile für die Zeit der Bauphase. Das vorhandene innerörtliche Straßennetz der Stadt Bochum müsste den Ausweichverkehr aufnehmen, würde damit massiv in seiner Funktion gestört. Davon sind u.a. betroffen, größere Straßen, wie Universitätsstraße, Wittener Straße, Markstraße, Werner Hellweg, Auf der Heide, Opelring und kleinere Straßen, wie Höfestraße, Schattbachstraße, Steinkuhlstraße usw.

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

B. 9. 2. 197 **Kein Anliegerschutz während der Bauphase**

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

B. 9. 2 198 Gigantomanie der Baukosten für 2,88 km Autobahnneubau

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

Baukosten erheblich überschritten. Somit ist ein realistischer Gesamtaufschlag hinzuzurechnen.

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

Formal rügen wir das Fehlen der Baukosten östlich der Schattbachstraße bis zur A43, welche aus unserer Sicht zum Umfang der Planfeststellung dazugehören und nicht isoliert betrachtet werden dürfen.

B. 9. 2 199 Bauphase ist kein Arbeitsmarktmotor

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

B. 9. 2 200 Monetäre Kosten für Staus und Verkehrsunfälle

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

wirtschaftlicher Sicht würden durch den Autobahnneubau Geld für Staus und Unfälle ausgegeben.

B. 9. 2 201 Ungeahnte Kosten durch den Wegfall des innerstädtischen Außenringes

Durch den Autobahnneubau, die Aufstufung des Außenringes, dem Bau des Westkreuzes und dem 6-spurigen Ausbau der A40 würde der als innerstädtische Entlastungsstraße gebaute Außenring seine Funktion der Entlastung innerstädtischer Straßen nicht mehr erfüllen können. Es entstehen gesamtwirtschaftliche Nachteile spezifischer Art für Bochum insgesamt. Die wirtschaftlichen Kosten, die u.a. durch Überlastung der innerstädtischen Straßen entstehen sind von den Planungsbehörden zu berechnen und im Gesamtzusammenhang darzustellen. Einige Beispiele sind im Folgenden angeführt:

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

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

B. 9. 2 202 Wohnwertverluste bis zur Unbewohnbarkeit

Lärm, Abgase, die Zerstörung des Landschaftsbildes, die faktische Abschaffung des Naherholungsgebietes entlang des geplanten Autobahnneubaus - in einem Abstand von mindestens 1000m- vernichtet Wohnwerte in erheblichem Umfang. Mieter, Wohnungs- und Hausbesitzer würden innerhalb und außerhalb (Balkone, Terrassen, Gärten) ihrer Wohnungen Wertverluste bis zur Unbewohnbarkeit erleiden müssen. Wir fordern der durch Wohnverluste entstehende gesamtwirtschaftlichen Schaden als geldwerte Verluste zu berechnen und sich auf eine Entschädigung in beachtlicher Größenordnung einzustellen. Eine Wertminderung würde auch insbesondere für Vermieter (private, gewerbliche und öffentliche) entstehen, da Mietminderung der Kaltmiete seitens der Mieter erfolgen würden.

B. 9. 2 203 Immobilien- und Grundstücksverluste bis zur Unverkäuflichkeit

Immobilien- und Grundstückswerte sind in aller Regel lageabhängig. Immobilien und Grundstücke in Autobahnnähe sind minderwertig. Einige Objekte an kritischen Autobahnkonstellationen gelten als unverkäuflich. Die Wertminderung durch einen Autobahnbau wird mit mindestens 30% bis 50% anzusetzen sein. Eine Wertminderung wird für alle Immobilien und Grundstücke mindestens 1000m links und rechts der Autobahn zutreffen. Wir fordern die Planungsbehörden auf, die Wertverluste zu berechnen und als gesamtwirtschaftlichen Schaden zu realisieren. Diese Wertverluste sind gesamtwirtschaftliche Schäden und müssten seitens des Bauträgers entschädigt werden. Aus wirtschaftlicher Sicht ist die Planfeststellung eine gigantische Immobilien- und Grundstücks-Wert-Vernichtungsmaßnahme.

B. 9. 2 204 Bevölkerungsverluste bedrohen Bochum

Für Bochum würden durch den Autobahnneubau weitgehendst attraktive Wohngebiete vernichtet bzw. abgewertet werden. Die Folge sind Abwanderung der Mittelstandsfamilien. Ohne Mittelstandsfamilien in Wohngebieten steigern sich erfahrungsgemäss die sozialen Problematiken bis hin zu „sozialen Brennpunkten“. Sozial Brennpunkte mindern wiederum die Wohnwerte und die Immobilien- und Grundstückspreise. Der schleichende Prozess der Abwanderung bringt der Stadt Bochum Folgekosten in ungeahnter Höhe. Diese Kosten für die Erhaltung des sozialen Friedens sind seitens der Planungsbehörde zu ermitteln und als gesamtwirtschaftlichen Schaden zu berechnen. Durch Abwanderung entstehen zwangsläufig Mindereinnahmen an Steuern. Diese Verluste sind seitens der Planungsbehörde zu ermitteln und ebenfalls als gesamtwirtschaftlichen Schaden zu berechnen.

B. 9. 2 205 Steuerverluste sprengen den Haushalt der Stadt Bochum.

Steuerverluste entstehen direkt durch die Wertminderung der Immobilien- und Grundstücke (Einheitswertverluste sind identisch mit einer Minderung der Grundbesitzabgaben) und die Ausfälle und Rückzahlungen bei Entwicklungsvermerken im Grundbuch. Steuerverluste ergeben sich auch aufgrund von Investitionsaufschüben der Hausbesitzer, Hausbauer und Unternehmen aufgrund der Schwebesituation des Autobahnbaus. Die bereits verschobenen und künftig wegfallenden Investitionen sind steuerlich zu berücksichtigen seitens der Planungsbehörden in Zusammenarbeit mit den entspre-

chenden Behörden. Der drohende Bevölkerungsverlust bzw. die Abwanderung (Stadtflucht) und Nichtzuwanderung von gut Verdienenden mindert ebenfalls rapide die Steuereinnahmen der Stadt Bochum. Die Nichtansiedlung von Betrieben und die Investitionshemmnisse mangels attraktiver Standortfaktoren (fehlende attraktive Wohngebiete, Lärm, Abgase, keine Naherholungsgebiete, Zerschneiden von Landschaften) sind unermessliche Steuerverluste für die Stadt Bochum.

B. 9. 2 206 **Unter dem Punkt „Sonstige Sachgüter“ erwähnt der Erläuterungsbericht mit keinem Wort die absehbare Wertminderung von Wohneigentum entlang der geplanten A 44-Trasse. Dabei muss allein in einem Kernbereich von 200 m entlang der Trasse mit einem Wertverlust in der Größenordnung von 120 Millionen Euro gerechnet werden. Die Nichtberücksichtigung dieser Wertminderung stellt einen offensichtlichen und erheblichen Abwägungsmangel dar.**

Entlang der geplanten A 44 – Trasse existieren in einem Abstand von etwa 200 m nördlich und südlich - einschl. der nördlichen Bebauung am Opelring und von Teilen des Siedlungsgebietes an der Wohlfahrtstraße - Liegenschaften (Ein- und Mehrfamilienhäuser), die einen realen Wert von etwa 400 Mio € repräsentieren. Der in die Bewertung einbezogene Bereich von etwa 200 m nördlich und südlich der geplanten Trasse stellt einen Kernbereich dar, in dem mit bedeutenden Einschränkungen, Behinderungen und Belästigungen durch den Verkehr zu rechnen ist. Die Beschränkung auf diesen Bereich bedeutet jedoch nicht, dass die BürgerInnen, die

über die 200 m-Grenze hinaus wohnen, nicht ebenfalls Nachteile des Verkehrs in Kauf nehmen müssen.

Nachstehend sind die einzelnen Wohnbereiche und ihre wertmäßige Einordnung näher bezeichnet. Die Auszählung und Bewertung der Liegenschaften wurde anhand der Unterlage „12.4, Blatt 1, Lageplan mit Berechnungsprofilen und Darstellung der baulichen Nutzung“ vorgenommen. Dabei wurde bei der Abschätzung ein Wert von ca. 250.000 Euro je Liegenschaft zugrunde gelegt. Größere Einheiten wurden entsprechend umbewertet.

Wohnbereich	Wert der Immobilien in Mio €
ab Uni-Straße, südlich der Trasse: Am Langen Seil, Eine Leine, Am Knüpp (sogenannte Bindfaden-siedlung)	78
Grillo-/Schadowstraße	55
Paul-/Paulinenstraße, Viterra	25
Paul-/Paulinenstraße, sonstige Liegenschaften	85
Nördlich Opelring	40
Höfstraße/Schattbachstraße	25
	308
Zusätzlich indirekt betroffen (der abfließende Verkehr am Ende der Baumaßnahme)	
Wohlfahrtstraße	20
Wiemelhauser Straße, nördlich der Trasse	10
Wiemelhauser Straße, südlich der Trasse bis Uni-Str. (sogenannte Kohlensiedlung)	62
	400

Die Wertminderung, die eintreten wird bzw. in Folge der A 44-Planung bereits eingetreten ist, liegt bei etwa 30 %. Bezogen auf den Gesamtwert der aufgelisteten Wohneinheiten beträgt der Werteverlust 120 Millionen Euro.

Die Stadtverwaltung wird sich auf eine Flut von Anträgen zur Minderung der Grundsteuer einstellen müssen. Betroffen sind rd. 1.500 EigentümerInnen. Der Ausfall für die Stadt wird bei einer 30 %igen Wertminderung auf jährlich 250.000 Euro zu beziffern sein.

Für die geplante Strecke (2,88 km Autobahn) sind 40,6 Mio Euro veranschlagt. Das ist nur ein Bruchteil dessen, was den betroffenen BürgerInnen durch einen enteignungsgleichen Eingriff als Werteverlust zugemutet wird. Als Entschädigungen an die Betroffenen sind lediglich für einen geringen Teil passiver Lärmschutz (Aufwandschätzung ca. 0,5 Mio €) von Politikern und Verwaltung vorgesehen.

B. 9. 2 207 Wirtschaftliche Nachteile für die Stadt Bochum durch die Baumaßnahme

Auf die Stadt Bochum werden auf mittlere und lange Sicht erhebliche Ausfälle (jährlich ca. 250.000 Euro) bei den Grundsteuereinnahmen zukommen. Hinzu addieren sich wirtschaftliche Nachteile durch eine in Zukunft verstärkte Slum-Bildung in Wohnbereichen, wie sie in den Bereichen Markstraße/Alte Markstraße bereits festzustellen ist, und eine zunehmende Stadtfucht aus dem Bochumer Süden – beides Entwicklungen, die sich fortsetzen werden.

Als Äquivalent für die anstehenden massiven Verluste der betroffenen BürgerInnen wären – falls die Baumaßnahme nicht unterlassen wird - als geringeres Übel für die unmittelbar betroffenen Anlieger die Trasse tiefer als Trog zu legen, entsprechende Seitenwände einzuziehen und mit anschließender Deckelung zu verwirklichen. So wird z.B. an der A2 in Höhe Gelsenkirchen-Buer, Abfahrt zur neuen ARENA Schalke, ein Teilstück von ca. 3 km untertunnelt. Hier reicht die „Altbebauung“ sehr nah an die Autobahn heran. Diese nachträglichen Arbeiten sind sehr aufwendig. Bei dem Neubau der A 44 mit gleichzeitiger Realisierung vorgenannter Arbeiten würden entsprechend weniger Kosten entstehen.

B. 9. 2 208 Gesundheitskosten-Explosion in Bochum

Die vielfältigen Gesundheitsgefahren sind an anderer Stelle der Einwendungen der Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo beschrieben. Gesamtwirtschaftlich lassen sich Krankheiten und Tod nicht beziffern. Künstlich geschaffene Krankheitsgefahren sind tödliche Gefahren und somit gesellschaftlich als Exploration (Ausbeutung) der Bevölkerung zu betrachten und zu verurteilen. Die wirtschaftlichen Folgen lassen sich als Explosion (Sprengung) bezeichnen. Hier und überall, wo von künstlich geschaffene Gesundheitsgefahren und tödliche Gefahren gesprochen wird, muss ein sofortiger, unverzüglicher Abbau dieser Gefahren gefordert werden. Der Abbau muss als wirtschaftliches Ziel mit hoher Priorität vorangetrieben werden. Solange Gesundheit und Leben beeinträchtigt werden, sind die Folgen des Autobahnneubaus als unbezahlbar zu bezeichnen

B. 9. 2 209 Klimaveränderungen sowie Klein- Klimaveränderungen in Bochum bedrohen die Lebens- grundlage

Klimaveränderungen sind aus globaler Sicht zu betrachten. Deshalb ist auch der wirtschaftliche Aspekt ein globaler. Jeder Mensch und jede Gesellschaft hat die Pflicht zur Erhaltung der Lebensgrundlagen beizutragen und sämtliches Tun diesbezüglich abzuwägen. In der Planfeststellung wird keinerlei Notwendigkeit aufgeführt, welche eine Verschlechterung des Klimas rechtfertigt. Die Einwendungen der Bürgerinitiative gegen die DüBoDo hat an anderer Stelle deutlich gemacht, dass ein Ausgleich für diesen Autobahnneubau nicht möglich ist. Deshalb sind die Folgen ein Beitrag zur Zerstörung der globalen Lebensgrundlagen und vom wirtschaftlichen Standpunkt aus als unumkehrbare Vernichtung wirtschaftlicher Grundlagen unserer und aller anderen Gesellschaften zu betrachten.

B. 9. 2 210 Folgekosten unbezahlbar

In ganz Deutschland und überdeutlich in Bochum ist sichtbar, dass das Geld für Pflege- und Reparaturarbeiten nicht vorhanden ist. Der Zustand von Straßen ist zur Plage der Autofahrer geworden. Es fehlt Geld für das vorhandenen Straßennetz. Sicherheitsmängel (z.B. Schlaglöcher) werden bewusst seitens der Verantwortlichen toleriert. Der Autobahnneubau würde in Kürze ebenfalls unter fehlenden Reparaturarbeiten leiden. Des Weiteren sind alle Autobahnen und Autobahnauffahrten zur großflächigsten Mülldeponie Deutschlands verkommen. Die Kosten zur Reinigung und Pflege für den Autobahnneubau in Bochum sind **nicht** im öffentlichen Haushalt eingeplant. Eine weitere „Autobahn-

mülldeponie“ ist die Folge, welche einen geldwerten Schaden (Imageverlust, Umweltfolgekosten usw.) verursachen würde. Eine tägliche Reinigung aller betroffenen Flächen inklusive Auffahrten ist angemessen. Ein Autobahnneubau ist unter diesen Gesichtspunkten ein weiterer Geldfresser, der in die Kalkulation (Pflege und Reparatur) einbezogen werden und finanziell abgesichert sein müsste. Eine Überprüfung, ob die belassenen Autobahnmülldeponien gegen Umweltgesetze verstoßen, muss seitens der öffentlichen Hand umgehend erfolgen.

B. 9. 2 211 Vernichtung der Infrastruktur

Der geplante Wegfall der Bahntrasse von Laer nach Weimar-Altenbochum-Nordbahnhof ist eine sichtbare Vernichtung von Infrastruktur. Hier würden Optionen für weitsichtige, sinnvolle, zukunftsfähige und wirtschaftliche Maßnahmen von Verkehrslösungen mutwillig aufgegeben. Diese sind später nur zum vielfachen der jetzigen Autobahnneubaukosten zu bekommen. Hier sind insbesondere Logistik auf Schienen für Gütertransporte gemeint, aber auch Optionen für den Personenverkehr können entwickelt werden. Da die Verlagerung der Güter von Schienen auf Straßen hohe Folgekosten haben, ist die Vernichtung der Bahntrasse zu kalkulieren und seitens der Planungsbehörden zu beziffern.

B. 9. 2 212 Kurzsichtigkeit aus Prinzip

Nur Weitsichtigkeit kann dem Wohle der Menschen dienen. Hierzu gehört ein Konzept für humane und nicht menschenverachtende (Krankheit und Tod verursachende) Mobilität. Alle zu treffenden Investitionen müssen sich dem Prinzip der

Humanität (und nur das ist weitsichtig und effektiv und wirtschaftlich) verpflichten. Kurzsichtige Fehlinvestitionen, welche ein Loch stopfen und an anderer Stelle mehrere wieder aufbrechen, sind unwirtschaftlich. Der Autobahnneubau in Bochum löst nicht ein Problem, sondern schafft an vielen Stellen neue Probleme. Die Planungsbehörde hat die Wirtschaftlichkeit dieses Projektes nicht kurzfristigen Heilsversprechungen der befürwortenden Politiker nachzutragen, sondern langfristigen Renditegesichtspunkten zu unterwerfen.

Formal rügen wir das Fehlen der langfristigen Renditegesichtspunkte.

B. 9. 2 213 Folgekosten für die Adam Opel AG durch den Autobahnneubau.

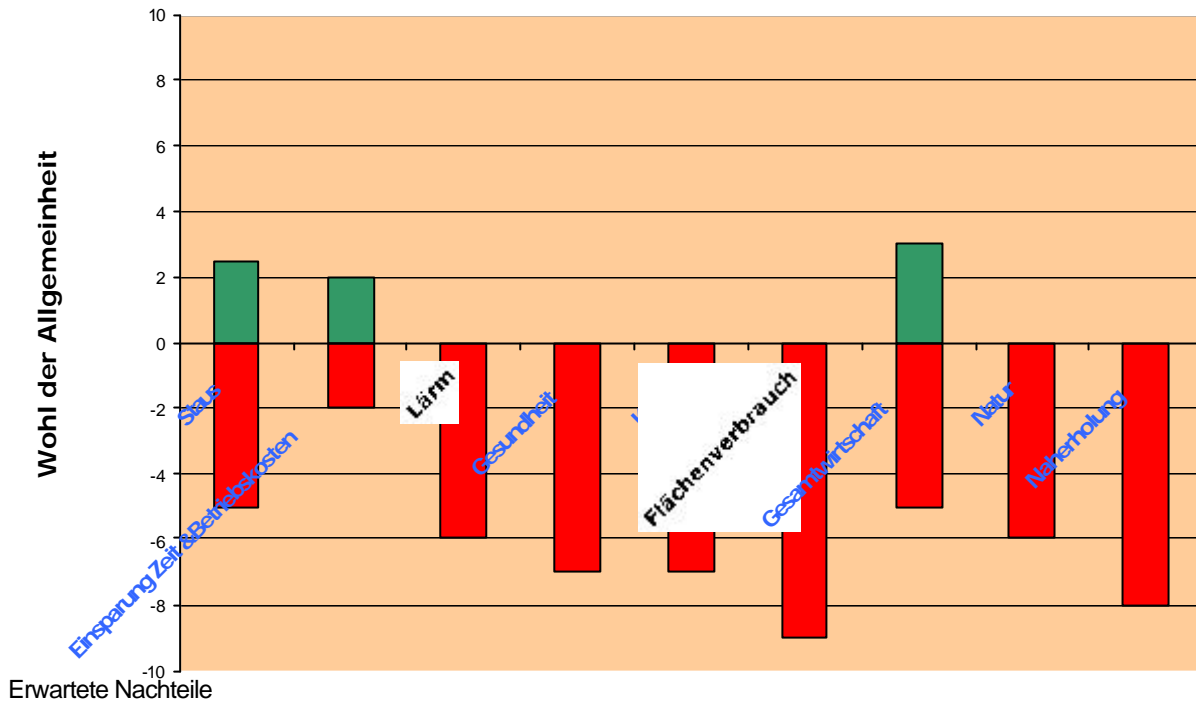
Die Begründung zum Weiterbau der A 44 seitens der befürwortenden Politiker war hauptsächlich eine weitere Anbindung für die Adam Opel AG. Wir stellen fest, dass die Adam Opel AG nie öffentlich den Weiterbau der A 44 oder eine südliche Zufahrtmöglichkeit neben der südlichen Schienenanbindung gefordert hat. Es gibt diesbezüglich seitens Opel keinerlei Dokumente und Äußerungen. Alle Probleme, die sich durch den Zulieferverkehr und durch die Mitarbeiter-An- und Abfahrten ergeben, lassen sich durch werkseigene Maßnahmen lösen. Die Adam Opel AG ist optimal an den Fernstraßenverkehr angebunden. Durch den Autobahnneubau gäbe es für die Adam Opel AG aber negative wirtschaftliche Folgen. Die Bauphase ist Stauphase auch für den Adam Opel AG Zulieferverkehr und den Mitarbeiterverkehr. Die anschließende Überlastung wird den Opelzuliefererverkehr und Opelmitarbeiter ebenfalls im Stau stehen lassen. Hier wer-

den faktisch Kosten für Opel verursacht. Da allgemeingültig ist, dass Autobahnen kein Garant für Industrieansiedlungen sind, keine Bindung von Arbeitsplätzen oder eine Abwendung von Stilllegungen garantiert, lässt sich im Falle des Autobahnneubaus in Bochum sogar feststellen, dass Industriebetriebe, wie die Adam Opel AG, sogar benachteiligt werden.

Die im Erläuterungsbericht behaupteten und nicht nachgewiesenen wirtschaftlichen Vorteile stehen den oben genannten gesamtwirtschaftlichen Schäden gegenüber. Formal rügen wir, dass die ausgearbeiteten gesamtwirtschaftlichen Schäden und die daraus resultierenden Kosten bisher nicht Bestandteil der Planfeststellung sind. Wir fordern, dass diese von den Planungsbehörden in die Planfeststellung aufgenommen und die Auswirkungen auf die Entscheidungsfindung transparent gemacht werden.

Erwartete Vorteile

Gesamtbewertung der Baumaßnahme



Für die *Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo* als Sprecher

Wolfgang Czapracki-Mohnhaupt