



Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo

Mitglied der NRW Landesarbeitsgemeinschaft Bürgerinitiativen gegen A 44 / DüBoDo

Sprecher: Wolfgang Czapracki-Mohnhaupt

Schadowstraße 12
44801 Bochum

Eckhard Stratmann-Mertens

Schadowstraße 12a
44801 Bochum

An die
Bezirksregierung Arnsberg
Seibertzstraße 1

30. Juli 2003

59821 Arnsberg

Einwendungen

der genannten Bürgerinnen und Bürger und der
Bürgerinitiative *Bochum gegen die DüBoDo*

gegen die

Planfeststellung für den 6-streifigen Ausbau der A 40

von Bau-km 0 + 000 {Stadtgrenze Bochum/Essen) bis Bau-km 3 + 100 (ca. 600 m östlich der Anschlussstelle Dückerweg) einschließlich weiterer Maßnahmen und der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter sowie der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen auf dem Gebiet der Stadt Bochum, Gemarkung Leithe, Flur 5; Gemarkung Wattenscheid, Flur 2, 18, 19, 20, 21; Gemarkung Westenfeld, Flur 1, 2, 5, 11, 12; auf dem Gebiet der Stadt Essen, Gemarkung Leithe, Flur 8.

- **Deckblatt I** zur Änderung der vom 09. 04 bis 08. 05. 2002 ausgelegten Planunterlagen; Schadstoffbelastungen an Straßen (lufthygienische Untersuchung 6-streifiger Ausbau der A 40 in Bochum-Wattenscheid vom Januar 2003)

gemäß Öffentlicher Bekanntmachung

Nr. 47 / 03 der Stadt Bochum

INHALT

	Seite	Ziffern
Vorwort	3 - 4	
1 Einwendungen zum Verfahren		
1.1 Einwendungen zur „Öffentlichen Bekanntmachung“	5 – 15	1 - 34
1.2 Einwendungen zum Verfahrensablauf	16	35
1.3 Einwendungen zu Widersprüchen zwischen den bestehenden Planfeststellungsunterlagen und der Unterlage 14a	16 – 17	36 - 43
2 Einwendungen gegen die Unterlage 14a		
2.1 Formale Einwendungen gegen die Unterlage 14a	18	44 - 46
2.2 Inhaltliche Einwendungen gegen die Unterlage 14a	19	47 - 49
2.3 Formale Einwendungen gegen das Gutachten	19	50
2.4 Inhaltliche Einwendungen gegen das Gutachten	20 - 39	51 - 124

Die Unterzeichnenden des Einwendungsschreibens

Hiermit erheben wir, die unterzeichnenden und die in Bezug genommenen Bürgerinnen und Bürger sowie Mitglieder der *Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo*, **Einwendungen gegen Planung, Bau und Planfeststellung** für den Ausbau der A 40 sowie gegen die in der „Öffentlichen Bekanntmachung“ genannten bzw. in Bezug genommenen Unterlagen.

Unsere Einwendungen richten sich gegen jede Ausbauart der A 40, gleichgültig auf welcher Trasse und in welcher Form. Im Ruhrgebiet existiert schon jetzt das dichteste Autobahnnetz von ganz Europa. Der Bau von weiteren Autobahnen und deren Ausbau in dieser Region ist abwegig. Entsprechendes gilt auch für das sonstige Straßennetz Bochums. Auf dem vergleichsweise kleinen Bochumer Stadtgebiet existieren schon jetzt nahezu 1.000 Kilometer Straßen – auf einem Quadratkilometer Bochumer Stadtgebiet verlaufen schon jetzt im Schnitt 8 Kilometer Straßen. Auf dem gleichen Quadratkilometer wohnen schon jetzt nahezu 3000 Menschen.

Darüber hinaus richten sich unsere Einwendungen auch gegen das Verfahren und die *Art und Weise der geplanten Realisierung*. Selbst wenn man unterstellen würde, der Ausbau der A 40 wäre als solcher sachgerecht, zeigt die vorgelegte Planung derartig viele Rechtsbrüche, Unzulänglichkeiten und Fehler, dass der Ausbau der A 40 jedenfalls **so** unter keinen Umständen realisiert werden kann und darf.

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

Soweit in unserem Einwendungsschreiben Änderungs- und / oder Verbesserungsvorschläge bei einer Realisierung gemacht werden, bedeutet dies *keine* Zustimmung zum Ausbau der A 40, sondern lediglich einen *Beitrag zur Schadensminimierung* unter besonderer Berücksichtigung unserer Rechte und rechtlich geschützten Interessen.

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

Planung und Realisierung des Ausbaus der A 40 sind kein Beitrag zum Allgemeinwohl, sondern stehen in *Widerspruch zum Allgemeinwohl*.

Bei unseren Einwendungen beziehen wir uns zunächst auf die Einwendungsschriften der *Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo* vom 2. April 2002 sowie die von Volker Frielinghaus und anderen vom 2. April 2002, jeweils gerichtet an die Bezirksregierung Arnsberg und an die Stadt Bochum, betreffend die Planfeststellung für den Neubau der A44 von Baukilometer 19+980 bis Baukilometer 22+860 gemäß öffentlicher Bekanntmachung Nr. 16/02 der Stadt Bochum sowie auf die Einwendungsschrift der *Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo* vom 5. Juni 2002, gerichtet an die Bezirksregierung Arnsberg und an die Stadt Bochum, betreffend die Planfeststellung für den Ausbau der A 40 von Baukilometer 0+000 bis Baukilometer 3+100 gemäß öffentlicher Bekanntmachung Nr. 51/02 der Stadt Bochum. Diese Ihnen vorliegenden Einwendungsschreiben machen wir zum Bestandteil unserer heutigen Einwendungen. Das A 40-Verfahren ist u.a. auch über die „Bochumer Lösung“ mit dem A 44 – Verfahren verbunden. Unabhängig davon stellen diese rechtswidrig auseinander gerissenen Verfahren auch eine rechtliche und sachliche Einheit dar.

Die *Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo* hat die Einwendungen auch im Auftrage derjenigen Bochumer Bürgerinnen und Bürger erstellt, die in ihren Einwendungsschreiben die Einwendungen der *Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo* ausdrücklich zum Bestandteil ihrer eigenen Einwendungen gemacht haben. Es handelt sich bei diesem - auf Rationalisierung abgestellten - Schriftsatz also auch um die Einwendungen dieser Bürgerinnen und Bürger.

Die Realisierung der vorgelegten, unverantwortlichen Planung führt zu weiteren massiven Gesundheitsschädigungen bis hin zu potentiellen Todesfolgen bei der Bevölkerung, die entlang der A 40-Trasse und im großflächigen Einzugsbereich leben muss.

Wir weisen noch einmal nachdrücklich darauf hin, dass die Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo und betroffene Bürgerinnen und Bürger alle Planer, Erbauer und politisch Verantwortlichen persönlich für die schädlichen Folgen dieses Autobahnausbaus verantwortlich machen wird.

1. Einwendungen zum Verfahren

1.1 Einwendungen zur „Öffentlichen Bekanntmachung“

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

Die „Öffentliche Bekanntmachung“ betreibt ein bürokratisches Verwirrspiel mit dem Ziel, betroffene, aber juristisch unerfahrene Bürgerinnen und Bürger zu verunsichern und zu juristisch falschem Verhalten zu verleiten.

Es kommt erschwerend hinzu, dass die gleichen Fehler in allen bisherigen Einwendungsschreiben der Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo gerügt worden sind.

- 2 Die „Öffentliche Bekanntmachung“ des Vorhabens ist zwar in der „Westdeutschen Allgemeinen Zeitung“ und in den „Ruhr-Nachrichten“ publiziert. Dies reicht aber nicht aus.**
- 3 Die „Öffentliche Bekanntmachung“ ist nicht von der zuständigen Stelle publiziert.**

Vorbehaltlich einer weiteren Prüfung bemängeln wir zunächst vorsorglich die (verfassungs-) rechtliche Ermächtigungsgrundlage dafür, dass eine Gemeinde – hier die Stadt Bochum – die Veröffentlichungsbefugnis für eine bundesrechtliche Maßnahme besitzen soll, die formell in Bundesauftragsverwaltung geplant ist.

- 4 Vorbehaltlich weiterer Prüfung bezweifeln wir die (verfassungs-) rechtliche Ermächtigungsgrundlage für das Tätigwerden des „Landesbetriebes Straßenbau NRW“, der laut „Öffentlicher Bekanntmachung“ die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens beantragt hat.**

Vorbehaltlich weiterer Prüfung wäre nach bisheriger Praxis die zuständige Stelle die Straßenbauabteilung des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe, die auch bei früheren einschlägigen Verfahren tätig geworden ist und deren Zuständigkeit bislang unbestritten war.

Noch am 23. März 1998 hat die Landesstraßenbauverwaltung Einwender wie folgt über die Zuständigkeit belehrt: „Nach § 1 Absatz 2 der Verordnung zur Durchführung des Bundesfernstraßengesetzes werden die Aufgaben der Straßenbaubehörde im Sinne des Bundesfernstraßengesetzes von den Landschaftsverbänden, soweit die Gemeinden Träger der Baulast sind (§ 5 Absatz 2-3 Fernstraßengesetz), von diesem wahrgenommen. Das Westfälische Straßenbauamt Bochum ist die örtlich zuständige Dienststelle des Landschaftsverbandes Westfalen – Lippe für den Neubau.“

5 Im Übrigen ist die Kilometerangabe insofern nicht ausreichend bezeichnet, als die „Öffentliche Bekanntmachung“ auf den „Baukilometer“ abstellt.

Richtig wäre es demgegenüber, auf die laufende amtliche Kilometerbezeichnung der A 40 abzustellen. Bekanntlich haben alle Autobahnen, so auch die A 40, eine durchlaufende Kilometerbezeichnung. Diese ist in den einschlägigen amtlichen öffentlichen Karten verzeichnet und kann im Übrigen auch von jedem Nutzer der A 40 beim Befahren der A 40 am Straßenrand abgelesen werden. Diese amtliche Bezeichnung wäre auch der richtige Bezugspunkt für eine öffentliche Bekanntmachung.

6 Der Hinweis in der „Öffentlichen Bekanntmachung“ auf die Planunterlagen ist fehlerhaft, weil die erforderlichen Planunterlagen öffentlich nicht vollständig ausgelegt worden sind.

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

Diese Formulierung ist fehlerhaft. Damit wird der Eindruck erweckt, die Bürgerinnen und Bürger dürften nur *eine* Einwendung erheben. Die Bürgerinnen und Bürger können sich danach also gezwungen fühlen, von mehreren gewollten Einwendungen eine *einzig*e herauszufiltern, weil sie danach mehrere Einwendungen nicht machen dürfen. Damit wird zugleich auch der Rechtsschutz der Bürgerinnen und Bürger beeinträchtigt. Zwar wird an anderen Stellen der „Öffentlichen Bekanntmachung“ auch von ‚Einwendungen‘ (also im Plural) gesprochen. Durch die an anderer Stelle vorgenommene Reduzierung auf den Singular wird aber der Eindruck erweckt, bei mehreren Einwendungspunkten müsse sich der Betroffene auf eine Einwendung beschränken.

8 Die „Öffentliche Bekanntmachung“ ist auch insoweit fehlerhaft, als dort ausgeführt ist, die Einwendung 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. Die Landesstraßenbauverwaltung hat von ihren Amtspflichten her die Aufgabe, jede Einwendung von Amts wegen auf ihren sachlichen Gehalt zu prüfen. Eine ganz andere Frage ist es natürlich, ob dieser außenstehende Bürgerinnen und Bürger auch die verwaltungsgerichtliche Klagebefugnis hat. Nur ist dies keine Frage der Einwendung, sondern die Frage einer etwaigen späteren Klage im verwaltungsgerichtlichen Verfahren.

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

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

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

Darüber hinaus besteht Einwendungsausschluss jedenfalls nicht bei Rechtsänderungen.

- 11 **Unberücksichtigt sind in der „Öffentlichen Bekanntmachung“ auch die Möglichkeiten der Bürgerinnen und Bürger hinsichtlich einer „Wiedereinsetzung in den vorherigen Stand“ nach den Vorgaben der obergerichtlichen Rechtsprechung.**

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

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

Dies bedeutet bei realen Lebenssachverhalten folgendes: Viele Bürgerinnen und Bürger möchten sich gegen Vorhaben verschiedener Art zur Wehr setzen, die sie belasten. Zugleich fehlen ihnen aber Zeit, Geld und Fachkenntnis, ihre Einwendung im einzelnen zu formulieren. In dieser Situation hören diese Bürgerinnen und Bürger von verschiedenen Nachbarn oder von einer Bürgerinitiative, dass irgendjemand eine Mustereinwendung vorbereitet hat, bei der die betroffenen einzelnen Bürgerinnen und Bürger nur noch Name, Anschrift und Unterschrift eintragen müssen. Jeder der betroffenen Bürgerinnen und Bürger unterschreibt nur jeweils auf einem eigenen Blatt. Jede Einwendung ist also bei diesem Beispiel eine eigene Eingabe. In dieser Situation verlangt die „Öffentliche Bekanntmachung“, diese einzelne Person müsse zugleich Name und Anschrift eines Vertreters von ihm bezeichnen. Dies ist jedenfalls der „Empfängerhorizont“ bei der „Öffentlichen Bekanntmachung“. Danach darf jede einzelne Person sich also auch nicht mehr selbst vertreten. Die Straßenbauverwaltung möchte offensichtlich die einzelnen Bürgerinnen und Bürger bevormunden. Dies Ganze ist schlechthin verfassungswidrig.

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

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

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

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

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

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

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

Nach dem Empfängerhorizont der Bürgerinnen und Bürger ist das Gegenstück von ‚öffentlich‘ ‚privat‘. Wenn also ein Erörterungstermin nicht öffentlich ist, dann findet er privat statt. Die Bürgerinnen und Bürger müssen zum Ergebnis kommen, als kleine Personen im privaten Kreise einer riesigen Beamtenschar ausgesetzt zu sein mit der Furcht, dieser Beamtenschar nicht gewachsen zu sein und etwaige fachliche und rechtliche Wissenslücken offenbaren zu müssen. Dies schreckt natürlich in erheblichem Maße Betroffene ab mit der Folge, dass sie am Erörterungstermin nicht teilnehmen. Dies ist von der Verwaltung auch so beabsichtigt.

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

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

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

Die vorgenannte Rechtslage ist vorsätzlich falsch beschrieben und zeugt von Befangenheit. Richtig ist demgegenüber, dass das Verfahren nach geltendem Recht ergebnisoffen zu einem Planfeststellungsbeschluss, aber auch zu einer Einstellung des Verfahrens führen kann. Wenn es in der „Öffentlichen Bekanntmachung“ demgegenüber heißt, nach Abschluss des Verfahrens komme es (in jedem Fall) zu einem Planfeststellungsbeschluss, bedeutet dies nach dem verobjektivierten Wortlaut, dass Einwendungen überaus berechtigt sein können, dies alles aber nichts nutzt, weil der Ausbau der A 40 gleichwohl in jedem Fall über einen Planfeststellungsbeschluss erfolgt.

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

Bei der Bürgerinnen- und Bürgerversammlung zur A 44 unter Teilnahme des Landesbetriebs Straßenbau NRW am 27. Februar 2002 hat der Landesbetrieb Straßenbau den Ablauf des Planfeststellungsverfahrens der A 44 erläutert und dabei in Gegenwart des Fernsehens sowohl durch eine Folie als auch verbal ausgeführt, den Abschluss des A 44-Verfahrens bilde der Planfeststellungsbeschluss.

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

Auch am 4. März 2003 anlässlich des IHK-Verkehrsgipfels in Bochum haben sowohl der NRW- als auch der Bundesverkehrsminister den A 40-Ausbau bestätigt und den in jedem Falle erfolgenden Planfeststellungsbeschluss verbal vorweggenommen.

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

- 19 **Irreführend ist die „Öffentliche Bekanntmachung“ auch insoweit, als in der Bekanntmachung dem Träger der Straßenbaulast „ein Vorkaufsrecht an den vom Plan betroffenen Flächen“ zugeordnet wird.**

Die Lärm- und Schadstoffemissionen, die von der A 40 ausgehen, erstrecken sich über 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.

- 20 **Die „Öffentliche Bekanntmachung“ ist auch deshalb fehlerhaft, als dort ausgeführt wird: „Das Anhörungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz führt (also Präsens) die Bezirksregierung Arnsberg durch.“**

Eine Nachfrage dort ergab, dass gegenwärtig kein Anhörungsverfahren durchgeführt wird.

- 21 **Die in der „Öffentlichen Bekanntmachung“ genannte Stelle „Oberbürgermeister Bochum“ existiert nicht.**

- 22 **Die in der „Öffentlichen Bekanntmachung“ genannte Auslegungsstelle „Oberbürgermeister in Essen“ existiert ebenfalls nicht.**

Soweit „Oberbürgermeister der Stadt Essen“ gemeint sein sollte, fehlt die Anschrift. Im Zimmer des Oberbürgermeisters selbst gab es keine Auslegung.

- 23 **Die „Öffentliche Bekanntmachung“ ist auch deshalb fehlerhaft, weil die Anschriften der genannten Einwendungsempfänger „Stadt Bochum“ bzw. „Stadt Essen“ nicht genannt werden.**

- 24 **Die „Öffentliche Bekanntmachung“ ist auch deshalb fehlerhaft, weil dort ausgeführt ist, die A 40 sei im „Januar 2003“ ausgebaut worden. Dafür**

liege jetzt eine „lufthygienische Untersuchung“ vor. Diese Behauptungen sind unzutreffend.

25 In der „Öffentlichen Bekanntmachung“ wird wider besseres Wissen behauptet, aufgrund eines (nicht existierenden) gegenwärtig laufenden Anhörungsverfahrens der Bezirksregierung seien die Planfeststellungsunterlagen durch ein Deckblatt geändert worden.

26 In der „Öffentlichen Bekanntmachung“ wird der in diesem Zusammenhang völlig unübliche Begriff „Deckblatt“ verwendet“.

Die Neuauslage der Schadstoffberechnung wurde verursacht durch einen schweren Fehler des planenden Landesbetriebs Straßenbau NRW. Eine Bezeichnung etwa als „Korrekturblatt“ oder „Fehlerberichtigungsblatt“ wäre angemessen.

So ist auch die Wahl dieser Bezeichnung ein weiterer Versuch zur Täuschung der Betroffenen.

27 Die „Öffentliche Bekanntmachung“ unterscheidet zwischen „Deckblatt“ und „Deckblattunterlagen“.

Auch dies ist ein Versuch der Irreführung.

28 In rechtswidriger Weise wird in der der „Öffentlichen Bekanntmachung“ behauptet, es könne Einwendungen nur der erheben, „dessen Belange durch Deckblatt I berührt werden“.

Durch ein Deckblatt können überhaupt keine Belange berührt werden.

29 In fehlerhafter Weise wird in der „Öffentlichen Bekanntmachung“ behauptet, es ginge um die „Planfeststellung“, also um die endgültige Entscheidung.

In Wahrheit handelt es sich aber nur um eine öffentliche Bekanntmachung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.

30 Die Auslegung war auch deshalb fehlerhaft, weil das Auslegungszimmer im Bochumer Rathaus zu klein war.

Das Auslegungszimmer Nr. 471 hat eine Größe von ca. 15 qm Grundfläche. Davon gehen noch die Bereiche für Tisch und Schränke ab. An dem Tisch befanden sich zwei Stühle. Es konnten allenfalls - und dann nur unter Schwierigkeiten - an diesem Tisch zwei Personen sitzen. Die Tischplatte war gefüllt, wenn auch nur ein Plan auseinandergefaltet war. Der andere konnte in diesem Fall schon nicht mehr am gleichen Tisch arbeiten. An der Wand des Raumes 471 war lediglich ein ca. dreigliederiger Plan geheftet. Vergleichspläne mit ausgeführten Spezifika hingen an den Wänden nicht. Demzufolge konnte auch kein Vergleich der Pläne untereinander stattfinden.

Darüber hinaus fanden zur gleichen Zeit auch noch weitere Auslegungen statt, wobei dadurch natürlich ein weiteres Konkurrenzverhältnis entstand.

31 Die Auslegungszeit war auch deshalb rechtsfehlerhaft, weil sie entgegen der öffentlich-rechtlichen Zusicherung der Planfeststellungsbehörde erfolgte.

Die Landesarbeitsgemeinschaft der Bürgerinitiativen gegen den Bau der DüBoDo war Anfang 2001 auf Staatssekretärebene beim Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Dabei wurden auch die Auslegungszeiten besprochen. Es ging es auch um die Planbarkeit für die Bürger, Urlaubszeiten, Bereitstellung von Arbeitskapazitäten, etc.. 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 Sommer war am 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, kurzum: Staatssekretär Hennerkes hat die Bürgerinitiative auflaufen lassen. Diese Vorgehensweise verstößt eklatant gegen die Grundsätze eines fairen Verfahrens und ist darauf angelegt, die Bürgerinnen und Bürger in ihren Einwendungen zu behindern.

Auch jetzt wurde die Einwendungszeit bis unmittelbar vor die großen Sommerferien gelegt, obwohl die neue „lufthygienische Untersuchung“ den Ämtern bereits Anfang 2003 vorlag.

- 32 **Die „Öffentliche Bekanntmachung“ ist auch deshalb fehlerhaft, weil auf das „Bundesfernstraßengesetz“ und das „Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ Bezug genommen wird ohne Nennung der Fundstelle und ohne Nennung der jeweiligen Fassung.**

- 33 **Die „Öffentliche Bekanntmachung“ wurde in zu kleinem Buchstabentyp publiziert.**

- 34 **Die „Öffentliche Bekanntmachung“ ist auch deshalb fehlerhaft, weil sie die Bürgerinnen und Bürger nicht über das Schicksal ihrer bisherigen Einwendungen und die Frage der Notwendigkeit von weiteren Einwendungen aufgrund der vorliegenden neuen „Öffentlichen Bekanntmachung“ Nr. 47/03 informiert.**

1.2 Einwendungen zum Verfahrensablauf

- 35 Die im Verfahrensgang eingeholte Stellungnahme der Stadt Bochum beruht im wesentlichen auf der internen Stellungnahme 53/2 der Unteren Gesundheitsbehörde vom 20. Juni 2003. Diese Stellungnahme zielt darauf ab und bewirkt, dass der Rat der Stadt als Beschlussfassendes Gremium über den erkennbar manipulativen Charakter des Gutachtens hinweggetäuscht wird. Sie stellt insofern und wegen ihres fachlich und rechtlich absolut unzureichenden Inhalts eine Dienstpflichtverletzung dar. Die Oberste Gesundheitsbehörde ist eingeschaltet.**

Unter diesen Umständen ist die Stellungnahme der Stadt Bochum nicht ordnungsgemäß zustande gekommen.

1.3 Einwendungen zu Widersprüchen zwischen den bestehenden Planfeststellungsunterlagen und der Unterlage 14a

- 36 Nachdem im Erörterungstermin im November 2002 die Unterlage 14 wegen Rechtswidrigkeit nicht weiterbehandelt wurde, ist die Erörterung der Luftschadstoffproblematik auf Anregung der Anhörungsbehörde gleichwohl fortgesetzt worden, um Einwendungen, die nicht in direktem Zusammenhang mit der neuen Bewertungssituation standen, nach Möglichkeit während des laufenden Erörterungstermins erledigen zu können. Der Wortlaut der „Öffentlichen Bekanntmachung“ lässt jetzt befürchten, dass diese erörterten, aber nicht erledigten Einwendungen durch die Einführung der Unterlage 14a hinfällig geworden sind.**

Wir beantragen, dass im Anhörungsverfahren 2002 erhobene und im Erörterungstermin 2002 nicht erledigte Einwendungen, die nicht im Zusammenhang mit der Veränderung der Bewertungsgrundlagen stehen, weiterhin Bestand haben.

- 37 In Unterlage 1 „2.6 Auflistung der Gutachten“ wird das Gutachten „Lufthygienische Untersuchungen, 6-streifiger Ausbau der A 40 in Bo-**

chum / Wattenscheid“, Ingenieurbüro Lohmeyer, Karlsruhe, 2003, verschwiegen.

- 38 **In Unterlage 1 „5.0 Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt, 5.1 Mensch“ wird auf die irrelevante Unterlage 14 verwiesen.**

- 39 **In Unterlage 1 „5.0 Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt, 5.5 Luft und Klima“ wird auf die irrelevante Unterlage 14 verwiesen.**

- 40 **In Unterlage 1 „5.0 Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt, 5.5 Luft und Klima“ werden „zur Beurteilung herangezogene“ Werte genannt, die nicht mit den in der Unterlage 14a genannten übereinstimmen.**

- 41 **In Unterlage 1 „5.0 Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt, 5.5 Luft und Klima“ werden Aussagen zur Höhe der Schadstoffkonzentrationen getroffen, die denen der Unterlage 14a widersprechen.**

- 42 **In Unterlage 1 „5.0 Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt, 5.5 Luft und Klima“ werden Aussagen zur Höhe der Schadstoffkonzentrationen getroffen, die denen der Unterlage 14a widersprechen.**

- 43 **Die Unterlage 14a kennzeichnet den Planfeststellungsabschnitt als Teil des durchgehenden 6-streifigen Ausbaus; die Unterlage 1 kennzeichnet den Planfeststellungsabschnitt als Teil der „Bochumer Lösung“.**

2. Einwendungen gegen die Unterlage 14a

2.1 Formale Einwendungen gegen die Unterlage 14a

44 Die gesetzlich geforderte Allgemeinverständlichkeit ist nicht gegeben.

Die im Gesetz geforderte, allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung, deren Angaben Dritten die Beurteilung ermöglichen müssen, ob und in welchem Umfang sie von den Umweltauswirkungen des Vorhabens betroffen werden können, fehlt vollständig.

Wir beantragen daher die Zurückweisung der Unterlage 14a, da unter den gegebenen Umständen der ordnungsgemäße Verlauf des Anhörungsverfahrens nicht gewährleistet ist.

45 Die im mit Erlass vom 25. Oktober 2002 für NRW eingeführten MLuS 02 formulierten „Anforderungen an Luftschadstoff-Untersuchungen“ sind nicht erfüllt.

Es fehlt jede Anknüpfung an frühere Untersuchungen.

Es fehlt jegliches Prüfen und ggf. Konzipieren geeigneter Abhilfemaßnahmen bei zu hohen Belastungen.

Die Unterlage 14a ist weder vollständig noch nachvollziehbar noch transparent.

46 Die Unterlage 14a enthält ein lufthygienisches Gutachten, dessen rechtliche und fachliche Korrektheit behördlich nicht geprüft ist.

2.2 Inhaltliche Einwendungen gegen die Unterlage 14a

- 47 Die Unterlage 14a informiert nicht über die von Luftschadstoffen ausgehenden gesundheitlichen Risiken und Gefahren.**
- 48 Als Verfasser der Unterlage 14a akzeptiert der Landesbetrieb Straßenbau im Gutachten enthaltene Verfälschungen. Insbesondere die rechtlich nicht haltbare Definition des Begriffes „Grenzwert“ wird kommentarlos hingenommen.**
- 49 Die Unterlage 14a enthält keinen Hinweis auf die volkswirtschaftlichen Kosten, die durch verkehrsbedingte Luftschadstoffbelastungen insbesondere im Bereich der Inanspruchnahme medizinischer Leistungen entstehen. Die zur Quantifizierung von Mortalitäts- und Morbiditätseffekten mittlerweile vorliegenden Studien (auch aus dem Bereich des Öffentlichen Gesundheitsdienstes in NRW) werden offenbar vollständig ignoriert.**

Diese Kosten gehören in die Kosten-Nutzen-Analyse der geplanten Maßnahme.

2.3 Formale Einwendungen gegen das Gutachten

- 50 Das Gutachten verstößt gegen grundsätzliche Regeln für die Erstellung wissenschaftlicher Arbeiten.**

Es werden seitenlange Passagen aus der Literatur übernommen, ohne die Textstellen als Zitate zu kennzeichnen.

Das Gutachten ist an kaum einer Stelle nachvollziehbar. Zwar wird aufgezählt, welche Parameter in die Berechnungen eingeflossen sind, der eingesetzte Wert dieser Parameter wird aber in den meisten Fällen weder genannt noch wird seine tatsächliche Verwendung an irgend einer Stelle dokumentiert.

2.4 Inhaltliche Einwendungen gegen das Gutachten

- 51 **Das Gutachten bedient sich eines Berechnungsverfahrens, das in NRW nicht eingeführt ist. Eine Einverständniserklärung der zuständigen Behörde für seine Anwendung im Einzelfall liegt nicht vor.**

Wir rügen, dass der Antragsteller ohne fachliche und rechtliche Prüfung durch die zuständige Behörde das anzuwendende Berechnungsverfahren bestimmt.

- 52 **Die Aussage, das Berechnungsverfahren MLuS 02 sei nicht anwendbar, kann nicht geprüft werden. Die Kriterien für die Nichtanwendbarkeit des Verfahrens sind nicht genannt. Das Gutachten ist insoweit nicht nachprüfbar.**

- 53 **Die vorgebliche Nichtanwendbarkeit des Berechnungsverfahrens MLuS 02 belegt nicht die Anwendbarkeit des Berechnungsverfahrens PROKAS. Die Anwendbarkeit des Berechnungsverfahrens PROKAS wird lediglich unterstellt. Die Unterstellung ist nicht prüfbar, da Kriterien für die Anwendbarkeit des Berechnungsverfahrens PROKAS nicht genannt werden. Das Gutachten ist insoweit nicht nachprüfbar.**

- 54 **Das Gutachten bedient sich eines Berechnungsverfahrens, das nicht den rechtlichen Anforderungen entspricht.**

Das geltende Recht sieht für Ausbreitungsberechnungen ein Lagrange-Modell vor. Es liegt keine Einverständniserklärung der zuständigen Behörde vor, ausnahmsweise ein Gauß-Fahnen-Modell anzuwenden.

- 55 **Das eingesetzte Berechnungsverfahren (einschließlich der Modifikationen und Module) kann der kleinräumigen dreidimensionalen Bebauungsstruktur mit örtlich sehr unterschiedlichen extrem grenzwertigen Belastungssituationen nicht genügend gerecht werden, da es lediglich pauschalisierte**

Straßenschluchten berechnet. Die Fehlertoleranzen sind im Vergleich zur erreichten hohen Belastung im Grenzwertbereich nicht tolerabel.

Um die Einhaltung der Grenzwerte auch im Sinne des Drittschutzes verbindlich zu gewährleisten, sind wesentlich besser aufgelöste Modelle einzusetzen, die die anhand der tatsächlichen Bebauungsstruktur (und an den relevanten Aufpunkten) entstehenden Strömungsverhältnisse erfassen.

56 Das Gutachten bedient sich eines Berechnungsverfahrens, das durch die Art seiner Anwendung nicht geeignet ist, die für das Planfeststellungsverfahren relevante Fragestellung zu beantworten. Diese Fragestellung lautet: „Welche lufthygienischen Wirkungen gehen von der geplanten Maßnahme aus und wie sind diese Wirkungen bei der gegebenen Vorbelastung zu bewerten?“

Das Gutachten beantwortet diese Frage nicht.

57 Das Gutachten verfälscht die festgelegten Definitionen der Begriffe „Grenzwert“, „Vorbelastung“ und „Zusatzbelastung“.

Die Fälschungen geschehen unter der Kapitelüberschrift „Erläuterung von Fachausdrücken“, wo jedermann eine objektive Darstellung erwartet. Es wird nicht gesagt, das diese „Erläuterungen“ lediglich das im Verfahren irrelevante Verständnis des Gutachters widerspiegeln.

58 Die Verfälschung des Begriffes „Grenzwert“ suggeriert die Existenz eines Ermessensspielraums bei Grenzwertüberschreitungen.

Die 22. BImSchV als maßgebliche Beurteilungsgrundlage kennt diesen Ermessensspielraum nicht.

59 Die Verfälschung des Begriffes „Vorbelastung“ dient dazu, die Bestimmungen über die Bedeutung und Anwendbarkeit der Beurteilungsschwel-

len der 22. BImSchV und der Bedingungen nach 4.6.2 der TA Luft zum Nachteil der Betroffenen zu manipulieren.

60 Die Verfälschung des Begriffes „Zusatzbelastung“ dient dazu, Immissionen, die korrekterweise der zu messenden Vorbelastung zuzuordnen sind, in den Bereich der zu berechnenden Zusatzbelastung zu verschieben und sie damit den vielfältigen Manipulationsmöglichkeiten des Berechnungsverfahrens zugänglich zu machen.

61 Das Gutachten bedient sich „zum Vergleich“ Luftschadstoffberechnungen, die mit dem „einfachen Schätzverfahren“ nach MLuS 02 erstellt worden sind.

Es bleibt unklar, ob hier das tabellarische Schätzverfahren der Papierfassung des MLuS 02 oder das PC-Berechnungsverfahren MLuS 02 gemeint ist.

Wir erwarten eine entsprechende Erläuterung in der Stellungnahme des Antragstellers zu den Einwendungen.

62 Die Querschnitte, an denen die „Vergleichsberechnungen“ durchgeführt wurden, schneiden komplizierte bauliche Strukturen, die adäquat zu berücksichtigen MluS 02 überfordert. Angesichts der insgesamt grenzwertigen Belastungssituation können die sich daraus ergebenden Risiken nicht verantwortet werden.

63 Das Gutachten legt nicht offen, inwiefern an den Orten der „Vergleichsberechnungen“ die Anwendbarkeit von MLuS 02 gegeben ist.

64 Das Gutachten ist in sich widersprüchlich.

Während auf Seite 1 des Gutachtens gesagt wird, für Benzol gebe es keinen

Grenzwert, wird auf Seite 8 der Grenzwert für Benzol mit 5 µg/m³ Luft angegeben.

65 Die Erläuterungen zum 98-Perzentilwert (S. 2) sind falsch. Die Behauptung, der Gesetzgeber habe einen solchen Wert eingeführt, ist irreführend. Die zur Beurteilung der Prognose heranzuziehenden Beurteilungsgrundlagen kennen diesen Wert nicht.

66 Die Aussage, dass Partikel <10µm Gesundheitsgefährdend sein können, ist verharmlosend. Sie ignoriert den Stand der wissenschaftlichen Forschung.

67 Die im Gutachten (S. 6) genannte Aufgabenstellung entspricht nicht den Erfordernissen des Planfeststellungsverfahrens.

Für die Beantwortung der Frage, welche lufthygienischen Auswirkungen vom geplanten Ausbau zu erwarten sind, ist die rechnerische Ermittlung der von bestehenden Straßen ausgehenden Luftschadstoffbelastung nicht sinnvoll. Diese Belastungen müssen bei der Ermittlung der Vorbelastung berücksichtigt werden.

68 Es ist unzutreffend, dass durch das Gutachten, wie auf Seite 6 behauptet, „die Emissionen des Verkehrs auf den innerhalb des Untersuchungsgebiets liegenden Straßen bis in eine Entfernung von ca. 1 km“ berücksichtigt werden.

Dies würde bedeuten, dass die Emissionsberechnungen bei Bau-km -1 + 000 einsetzen und bis Bau-km 4 + 100 fortgeführt werden müssten.

69 Die nach Gutachteraussage erforderliche „Aktualisierung der bestehenden Prognosen unter Berücksichtigung der Anforderungen durch die 22. BImSchV (2002)“ erfolgt nicht, wie im Erörterungstermin angekündigt, durch eine Neubewertung der in Unterlage 14 prognostizierten Gesamtbelastung an Hand der neuen Grenzwerte.

So gibt das Gutachten keine Auskunft darüber, warum die Novellierung einer Verwaltungsvorschrift zu einer veränderten Art der Ermittlung der Vorbelastung für das Untersuchungsgebiet führt.

Das Gutachten gibt weiterhin keine Auskunft darüber, warum die Novellierung einer Verwaltungsvorschrift dazu führt, dass der Vorbelastungswert für Blei von $0,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ($= >$ Grenzwert) auf einen Wert zusammenschmilzt, den auch nur zu erwähnen sich nicht lohnt.

Das Gutachten gibt weiterhin keine Auskunft darüber, warum die Novellierung einer Verwaltungsvorschrift dazu führt, dass der Vorbelastungswert für Benzol von $5,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ($= >$ Grenzwert) auf $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ($= <$ Grenzwert) zusammenschmilzt.

Das Gutachten gibt weiterhin keine Auskunft darüber, warum die Novellierung einer Verwaltungsvorschrift dazu führt, dass der Vorbelastungswert für Ruß von $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auf $2,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zusammenschmilzt.

Das Gutachten gibt weiterhin keine Auskunft darüber, warum die Novellierung einer Verwaltungsvorschrift dazu führt, dass der Vorbelastungswert für NO_2 von $47 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ($= >$ Grenzwert) auf $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ($= <$ Grenzwert) zusammenschmilzt

70 Es ist leicht nachzuvollziehen, dass eine Neubewertung der in Unterlage 14 prognostizierten Gesamtbelastung selbst bei aktualisierten Vorbelastungswerten zu Ergebnissen geführt hätte, die vom Antragsteller nicht gewünscht waren.

Um den Erwartungen des Antragstellers gerecht zu werden hat der Gutachter die Art der Ermittlung der Vorbelastung geändert.

Das Gutachten setzt sich nicht mit der Frage auseinander, warum die bei Erstellung der Unterlage 14 gewählte Art der Ermittlung der Vorbelastung jetzt zu verwerfen ist.

Das Gutachten setzt sich auch nicht mit der Frage auseinander, warum die bei Erstellung der Unterlage 14a gewählte Art der Ermittlung der Vorbelastung vorzuziehen ist.

71 Das Gutachten ermittelt die Vorbelastung durch Mittelung der Messergebnisse ausgewählter ortsferner Messstellen.

Für diese Art der Ermittlung der Vorbelastung gibt es keine Rechtsgrundlage.

Diese Art der Ermittlung der Vorbelastung ist fachlich unsinnig. Sie lässt nicht erwarten, dass die tatsächlichen Verhältnisse im Untersuchungsgebiet realitätsnah abgebildet werden.

72 Das Gutachten ermittelt die Vorbelastung durch Mittelung der Messergebnisse ausgewählter ortsferner Messstellen.

Das Gutachten gibt keinen Grund für die Auswahl der berücksichtigten Messstellen an. Es ist nicht erkennbar, warum z.B. die Messstelle Hattingen berücksichtigt, die Messstelle Essen-Vogelheim aber unterschlagen wird.

Die Ableitung der Vorbelastung für Benzol ist nicht nachvollziehbar.

Die Ableitung der Vorbelastung für PM₁₀ ist nicht nachvollziehbar; die dargestellten Daten stimmen mit den Angaben des Landesumweltamtes nicht überein.

73 Das Gutachten verschweigt die Existenz der Messstelle Bochum-Stahlhausen, die in unmittelbarer Nähe des Untersuchungsgebietes liegt. Die Werte dieser Messstelle könnten für PM₁₀ zumindest einen größenordnungsmäßigen Anhaltspunkt geben. Der vom Landesumweltamt gemessene PM₁₀-Jahresmittelwert für 2002 beträgt 29 µg/m³.

Wider besseres Wissen behauptet der Gutachter jedoch, dass für Bochum keine Messergebnisse vorliegen.

74 Offenkundig ist das Gutachten bei der Ermittlung der Vorbelastung ergebnisorientiert manipuliert. Die Manipulationen wirken sich unmittelbar auf die Höhe der prognostizierten Gesamtbelastung aus. Die Prognoseergebnisse sind nicht haltbar, . die darauf aufbauenden Bewertungen

sind falsch und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf zu schützende Gesundheitsbelange nicht zu verantworten.

Wir beantragen die Zurückweisung des Gutachtens wegen Manipulationen bei der Ermittlung der Vorbelastung.

- 75 Die Anwendung von Reduktionsfaktoren zur Bestimmung der Vorbelastung im Bezugsjahr 2010 hat sich zumindest für NO₂ und PM₁₀ als falsch erwiesen.**

Wir verweisen auf:

<http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-daten/dieselfahrzeuge.htm>

- 76 Unter Berücksichtigung der Bestimmungen der 22. BImSchV muss die Ermittlung der Vorbelastung durch Messungen vor Ort erfolgen.**

Daran vermag auch der Hinweis des Gutachters auf den hohen Aufwand nichts zu ändern. Die Behauptung, es seien keine präziseren Ergebnisse zu erwarten, ist durch nichts belegt.

- 77 Es ist rechtsfehlerhaft, dass für die Ermittlung der Vorbelastung und damit für die Berechnung der Gesamtbelastung keine konkreten Belastungsmessungen an den Stellen durchgeführt wurden, an denen für die betroffene Bevölkerung das Belastungsmaximum der Schadstoffimmissionen auftritt.**

Es sei an dieser Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen, dass schon beim Überschreiten der oberen Beurteilungsschwellen eine rein rechnerische bzw. modellhafte Übertragung anderweitig gemessener Konzentrationen nicht zulässig ist. Stattdessen muss dort, wo die Bevölkerung von den Gesundheitsgefahren konkret bedroht ist, mit einer Repräsentativität von 200 m² gemessen werden.

- 78 Angesichts der Tatsache, dass der aus Sekundärpartikeln gebildete PM₁₀-Anteil zwischen 20 % und 45 % betragen kann, vermag die Begründung**

für die Vernachlässigung der sekundären Partikelbildung aus den heißen Abgasen in keiner Weise zu überzeugen.

Auch wenn dieser Prozess der Partikelbildung nur in größeren Entfernungen von den Emissionsquellen dominiert, so vermag er auch im Nahbereich durchaus deutliche Beiträge zu liefern. Auch daraus würden sich höhere Werte für die berechneten Zusatzbelastungen ergeben.

- 79 Die Vernachlässigung der sekundären Partikel wird ausschließlich mit der dominanten Wirkung in „größeren Entfernungen“ begründet, eine Prüfung der Betroffenheit der in der genannten Entfernung (10 km – 50 km) den sekundären Partikeln hinsichtlich ihrer Gesundheitsrelevanz ausgesetzten Bevölkerung findet nicht statt.**

Wir beantragen die Einbeziehung der betroffenen Gebiete in das Anhörungsverfahren.

- 80 Die gegen geltendes Recht ermittelten Vorbelastungswerte sind nicht verwertbar.**

Wir beantragen die Zurückweisung des Gutachtens wegen Rechtswidrigkeit bei der Ermittlung der Vorbelastung.

- 81 Die Ermittlung der auspuffbedingten Emissionen an Hand des Handbuchs der Emissionsfaktoren ist durch die aktuelle Entwicklung überholt.**

Wir verweisen erneut auf:

<http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-daten/dieselfahrzeuge.htm>

- 82 Die Ermittlung der Emissionen aus Abrieb und Aufwirbelung erfolgt mit Hilfe einer vom Gutachter modifizierten Formel der amerikanischen Umweltagentur EPA. Ihre Anwendung erfolgt ohne Rechtsgrundlage.**

- 83 Die vom Gutachter modifizierte Formel führt - selbst nach Aussagen des Gutachters - nachweislich zu falschen Ergebnissen. Sie ist nicht in dem Maße belastbar, wie es für eine Verwendung in einem Planfeststellungsverfahren erforderlich ist.**

Werte, die mit dieser Formel errechnet worden sind, dürfen nicht verwendet werden.

- 84 Die Modifizierung der EPA-Formel beruht auf der Einfügung eines Moduls, das die Anzahl der Regentage eines Jahres berücksichtigt.**

Das Gutachten gibt keine Auskunft darüber, welcher Wert hier in die Berechnungen eingeflossen ist und auf welcher Quelle die Angabe beruht.

Das Gutachten ist hier nicht nachvollziehbar.

- 85 Bei der Berechnung der PM₁₀-Zusatzbelastungen wird der Koeffizient sL für die Staubbeladung der Straße ohne jegliche, am konkreten Fall orientierte Begründung von 0,2 µg/m² auf 0,1 µg/m² herabgesetzt, was zu einer Reduktion von ca. 30 % in der Zusatzbelastung führt.**

Diese willkürliche Festsetzung ist zu korrigieren.

- 86 Bei der Berechnung der PM₁₀-Zusatzbelastungen wird nicht deutlich, wie die für „innerorts“ und „außerorts“ vorgesehenen Parameter mit welchen Werten den verschiedenen Streckenabschnitten zugeordnet werden.**

Das Gutachten ist hier nicht nachvollziehbar.

- 87 Die Übernahme von Daten aus dem Handbuch für Emissionsfaktoren (Stop and Go-Verkehr, Kaltstartfaktoren für Pkw und Lkw) wird zwar erwähnt, es bleibt aber unklar, welche Werte konkret in die Emissionsberechnungen eingeflossen sind.**

Das Gutachten ist hier nicht nachvollziehbar.

- 88 Das Gutachten übernimmt aus den Arbeiten von Rauterberg-Wulf abgeleitete Emissionsfaktoren für Ruß aus Reifenabrieb. Das Gutachten führt nicht aus, inwiefern die Daten aus diesen Arbeiten repräsentativ für die Verhältnisse in Bochum-Wattenscheid sind.**

Das Gutachten ist hier nicht nachvollziehbar

- 89 Das Gutachten beschreibt in den Tabellen 5.2 und 5.3 denkbare Verkehrssituationen und zugehörige Emissionsfaktoren für die jeweils genannten Schadstoffe, unterschieden nach Pkw und Lkw. Das Gutachten beschreibt nicht, welche spezifische Verkehrssituation bezogen auf die einzelnen Streckenabschnitte und den Tagesgang der Verkehrsbelastung jeweils in die Emissionsberechnung eingeflossen ist.**

Das Gutachten ist hier nicht nachvollziehbar

Der Verweis auf Anhang 3 ist wenig hilfreich; der Begriff „mittlere Emissionsdichte“ ist nicht erläutert.

- 90 Das Gutachten prognostiziert die Immissionen auf das Jahr 2010 für die Szenarien. Prognose-Null-Fall und Prognose-Plan-Fall. Er legt dabei für den Prognose-Null-Fall Verkehrsbelegungsdaten zu Grunde, die mit den für die Bochumer Lösung erarbeiteten und in das Planfeststellungsverfahren eingeführten Zahlen nichts zu tun haben. Das Gutachten erzeugt so ein Szenario, das es erlaubt, die für den Prognose-Plan-Fall errechneten Immissionsbelastungen und damit den Ausbau der A 40 als immissionsmindernd darzustellen.**

Das Szenario des Prognose-Null-Falls ist ebenso fiktiv, wie die aus ihm für den Prognose-Plan-Fall abgeleiteten Immissionsminderungen.

Das Gutachten überschreitet hier erneut die Grenzen seriösen Vorgehens.

91 Der im Gutachten als Referenzszenario angegebene sog. Nullfall widerspricht einer sachlich angemessenen Annahme eines Prognose Nullfalles (für das Jahr 2010).

Schon die Definition des Nullfalles ist irreführend: Der von den Gutachtern angenommene Nullfall arbeitet mit den identischen Verkehrsmengen wie der berechnete Planfall. Dies impliziert, dass der sog. Nullfall den Bau der gesamten Planmaßnahmen der sog. Bochumer Lösung voraussetzt. Gerade diese sind aber insgesamt umstritten.

Sachlich angemessen für den sog. Nullfall wäre die Abbildung der prognostizierten Verkehrsmengen für das Jahr 2010 auf das jetzt gegebene Straßennetz. Darauf aufbauend könnten dann die Emissionen/Immissionen für den Nullfall berechnet werden.

Eine solche Gegenüberstellung der Kfz-Belastungen 2010 für den Prognose-Ohne-Fall (S. 16) und den Prognose-Mit-Fall (S. 22) nimmt das den Planungen zugrunde liegende IVV-Verkehrsgutachten von 1996 vor. Deutlich werden hier die Belastungszunahmen im Kfz-Verkehr auf dem A 40-Plangebiet für den Planfall gegenüber dem Nullfall ausgewiesen (S. 23). Unter Berücksichtigung nicht ganz kompatibler Daten (DTV bzw. Kfz-Verkehr an durchschnittlichen Werktagen) nimmt die Kfz-Belastung bei Ausbau der A 40 auf den verschiedenen Streckenabschnitten um größer als 6 bis 11 Prozent gegenüber dem Nullfall zu. Damit steigen auch die Emissionen/Immissionen im Planfall erheblich an. (Emissionsreduktionen aufgrund angeblich flüssigeren Verkehrs im Planfall sind im Gutachten schon berücksichtigt worden).

92 Im Zeitraum 2010 – 2015 steigt die prognostizierte Verkehrsleistung im Planfall noch einmal um ca. 2% an. Damit steigen auch die damit verbundenen Schadstoffemissionen und –immissionen an, obwohl letztere schon für das Jahr 2010 bei relevanten Schadstoffen über den Grenzwerten liegen.

Die Verkehrsleistungsdaten für den Null- und Planfall beziehen sich laut Gutachten auf das Prognosejahr 2015 (S. 10). Die in Abb. 4.2 dargestellten Verkehrsleistungsdaten sind aber der Planunterlage 1 (Blatt 3) entnommen und beziehen sich dort auf das Prognosejahr 2010. Da es sich um immissionsrelevante Folgen im Grenzwertbereich handelt, kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Ver-

kehrsdaten für 2010 und 2015 identisch sind.

Das IVV-Verkehrsgutachten 1998/99 kommt in seiner Prognose der Verkehrsentwicklung für den Zeitraum 2010 bis 2015 zu dem Ergebnis, dass sich der Kfz-Verkehr im Raum Bochum/Essen „nur geringfügig verändern wird“ (S. 32). Geringfügig heißt nach Aussage des IVV-Gutachtens eine Zunahme der PKW- und LKW-Verkehrsleistung um 2% auf der A 40 (ebd.).

93 Wenn das Schadstoff-Gutachten behauptet, dass die Emissionsbestimmung für das Bezugsjahr 2010 erfolge und dies einer konservativen Vergleichsweise entspreche, „ da die prognostizierten Verkehrsbelegungsdaten auf das Planjahr 2015 bezogen sind“ (S. 23), so führen die Gutachter bewusst in die Irre und zeigen ein weiteres Mal, dass ihre angebliche „konservative“ Immissionsberechnungsmethodik einer Logik des Herunterrechnens folgt, um die Planmaßnahme in die Nähe der Genehmigungsfähigkeit zu rücken.

94 Die Abnahme der Emissionen im Planfall gegenüber dem Nullfall werden im Gutachten auf „flüssigere Fahrweisen auch zu Stoßzeiten“ infolge des sechsspürigen Ausbaus zurückgeführt (S. 23; auch S. 26 u.a.). Diese Annahme ist nicht zutreffend.

Erstens wird hier ein weiteres Mal mit einem fiktiven und manipulierten Nullfall gerechnet (s.o.). Zweitens wird nicht in Rechnung gestellt, dass auch bei sechsspürigem Ausbau der A 40 mit erheblichen ausbaubedingten Staus zu rechnen ist, wie das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie in seiner Expertise zur so genannten „Bochumer Lösung“ (1996) dargestellt hat.

Wir verweisen auf alle einschlägigen Einwendungen zur Planunterlage 1, die wir auch an dieser Stelle einbringen und damit aufrechterhalten.

- 95 **Das Gutachten berücksichtigt in seinen Grundannahmen zur Emissions- und Immissionsberechnung nicht, dass durch den sechsspürigen Ausbau der A 40 neuer Verkehr induziert wird und damit der Planfall gegenüber dem Nullfall höhere Emissionen/Immissionen aufweisen wird. Das Gutachten berücksichtigt also nicht den „Stand der (Verkehrs-) Wissenschaft“ und zeigt ein weiteres Mal, dass es nicht „konservativ“ vorgeht.**

Auf die Induzierung neuen Verkehrs durch Ausbau- und Neubaumaßnahmen hat schon das Wuppertal Institut in seiner einschlägigen Expertise aufmerksam gemacht. Wir verweisen auf unsere diesbezüglichen Einwendungen zur Planunterlage 1.

Bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans ist bei Aus- und Neubaumaßnahmen der induzierte Verkehr in die Kosten-Nutzen-Analyse verbindlich einzubeziehen. Diese Gebot ist dadurch nicht sachlich hinfällig, dass der A 40-Ausbau planrechtlich und finanziell nicht über den Bundesverkehrswegeplan, sondern über das sog. Anti-Stau-Programm abgewickelt werden soll.

- 96 **Die Verwendung manipulierter Vorbelastungswerte (s. o.) und der Einsatz nicht belastbarer Berechnungsformeln (s. o.) führt zwangsläufig zu Berechnungsergebnissen, die für die weitere Verwendung im Planfeststellungsverfahren unbrauchbar sind.**

Wir beantragen, das Gutachten wegen Unbrauchbarkeit der Berechnungsergebnisse zurückzuweisen.

- 97 **Für den Fall, dass die Berechnungsergebnisse dennoch Gegenstand der Erörterung werden, beanstanden wir die Verwendung der Werte der 23. BImSchV.**

Die 23. BImSchV ist für die Bewertung der Prognoseergebnisse irrelevant. Ihre Werte sind im Übrigen nicht für die Beurteilung von gesundheitlichen Gefahren im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens geeignet.

- 98 **Für den Fall, dass die Berechnungsergebnisse dennoch Gegenstand der Erörterung werden, beanstanden wir, dass Feinstaub nicht anhand der ab dem Jahr 2010 angesetzten Stufe 2 gemäß RL 1999/30/EG bewertet**

wird, die einen Grenzwert von 20 µg/m³ im Jahresmittel und nur eine 7-malige Überschreitung des Kurzzeitwertes zulässt.

Dieser Wert muss bereits jetzt bei der Genehmigung sichergestellt werden, da zukünftig keine nachträglichen Anordnungen erfolgen können. Im Sinne des angestrebten Schutzes (BImSchG: „hohes Schutzniveau“) muss auch der Tatsache Rechnung getragen werden, dass aufgrund der karzinogenen Wirkungen bei feinen Partikeln aus toxikologischer Sicht kein Schwellenwert angegeben werden kann, unterhalb dessen nicht mit Wirkungen zu rechnen ist (WHO 1995).

99 Für den Fall, dass die Berechnungsergebnisse dennoch Gegenstand der Erörterung werden, beanstanden wir die Verwendung des aus der Richtlinie 2000/69/EG übernommenen Benzol-Wertes, der nicht mehr zeitgemäß ist.

Die neuesten Ergebnisse der US EPA, die einen gesicherten Erkenntnisfortschritt in der Wissenschaft darstellen, konnten aus zeitlichen Gründen nicht mehr in die Beratungen der Arbeitsgruppe zur Erstellung der Richtlinie 2000/69/EG einfließen. Nach der von der US EPA im April 1998 vorgelegten Neubewertung zu Benzol ("Carcinogenic Effects of Benzene": An Update, EPA/600/P-97/001F), der dann zum 16.10.1998 auch eine entsprechende Revision der IRIS Substance file base folgte (Benzene, CASRN 71-43-2, 10/16/98), hält die US EPA in einer Diskussion der neusten Forschungsergebnisse den der Richtlinie 2000/69/EG zugrunde liegenden Unit risk-Wert für nicht plausibel. Statt dessen kann nach US EPA für das Unit risk ein Bereich von $2.2 \cdot 10^{-6}$ bis $7.8 \cdot 10^{-6}$ angegeben werden, woraus sich für das dort anzusetzende zusätzliche Risiko von 1:1.000.000 ein Grenzwert von 0,13 bis 0,45 µg/m³ ableitet. Dies deckt sich mit ausführlichen Recherchen, die bereits bei Kühling & Peters (1994) zu einem solchen Wert von $< 0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ führten.

Die prognostizierten Belastungen für das krebserzeugende Benzol weisen also auf ein gesellschaftlich nicht akzeptables Risiko und eine akute Gesundheitsgefährdung hin.

- 100 **Für den Fall, dass die Berechnungsergebnisse dennoch Gegenstand der Erörterung werden, beanstanden wir die Verwendung der „einfachen, praktikablen Ansätze“ bei der Ermittlung der Überschreitungshäufigkeiten bei NO₂ und PM₁₀. Die Anwendung erfolgt ohne Rechtsgrundlage.**
- 101 **Für den Fall, dass die Berechnungsergebnisse dennoch Gegenstand der Erörterung werden, beanstanden wir, dass weder Herkunft noch Validität der bei der Verwendung der „einfachen, praktikablen Ansätze“ zur Ermittlung der Überschreitungshäufigkeiten bei NO₂ und PM₁₀ benutzten Daten belegt sind.**

Die Nutzung von aus unüberprüfbaren Quellen europaweit zusammengesammelten und möglicherweise ergebnisorientiert (vgl. Auswahl der Messstationen für die Ermittlung der Vorbelastung) ausgewählten Daten kann nicht in belastbare Aussagen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens münden.

Wir beantragen, dass zur Beurteilung der Überschreitungshäufigkeiten das in MLuS 02 enthaltene Verfahren unter Verwendung unmanipulierter Jahreskenngrößen angewandt wird.

- 102 **Für den Fall, dass die Berechnungsergebnisse dennoch Gegenstand der Erörterung werden, beanstanden wir, daß das Gutachten die Schutzwirkung der Grenzwertregelungen der 22. BImSchV auf Wohngebiete beschränkt.**

Eine solche Beschränkung ist in der 22. BImSchV nicht enthalten.

- 103 **Für den Fall, dass die Berechnungsergebnisse dennoch Gegenstand der Erörterung werden, beanstanden wir die Art der Ergebnisdarstellung.**

Dies betrifft sowohl die graphische als auch die textliche Darstellung.

Keine der Darstellungsarten ermöglicht es den Betroffenen, aus den Ergebnisdarstellungen herzuleiten, ob und in welchem Maße persönliche Betroffenheit vorliegt.

Die Ergebnisdarstellung ist mangelhaft.

- 104 Die graphische Aufbereitung der Ergebnisse orientiert sich nicht an der wünschenswerten Transparenz, sondern an der PROKAS-immanenten Fixierung auf eine Darstellung im DIN A 4 Format. Dies führt bei der untersuchten Trasse zu einem Maßstab von etwa 1 : 12 500. Ein Haus (angenommen 10 m x 10 m) erscheint demnach auf der Karte mit einer Größe von 0,8 mm x 0,8 mm.

Dieses Fliegenschissformat auf einer qualitativ indiskutablen und durch die Farbeintragungen zusätzlich unleserlich gemachten Kartengrundlage ist nicht akzeptabel.

- 105 Die graphischen Darstellungen stufen die prognostizierten Belastungen farblich unterschiedlich in Teilschritte à 5 µg/m³. Das Gutachten behauptet, die in Tabelle 6.1 dargestellten Belastungen und die jeweiligen Aufpunkte seien aus den graphischen Darstellungen „ausgelesen“.

Wie ist es unter den beschriebenen Maßstabsverhältnissen möglich, eine Entfernung von 13 m Abstand von einem kaum sichtbaren Fahrbahnrand „auszulesen“?

Wie ist es unter den beschriebenen Maßstabsverhältnissen und angesichts der beschriebenen Skalierung der Belastungsstufen möglich, Zwischenwerte von beispielsweise 37 µg/m³, 38 µg/m³ oder 41 µg/m³ „auszulesen“?

Dieses „Auslesen“ ist nichts anderes als unüberprüfbare Kaffeesatzleseerei. Es hat in einer Planfeststellungsunterlage nichts zu suchen.

Selbstverständlich müssen die Prognoseergebnisse in tabellarischer Form mit Koordinatenbezug vorgelegt werden, damit sie verwendbar und prüfbar sind.

- 106 Die in Textform gegebene Darstellung der Prognoseergebnisse besteht durch glasklare Formulierungen:

Begriffe wie „Nahbereich“, „direkter Nahbereich“, „größerer Abstand“, „nahegelegene Nutzungen“ sind ebenso inhaltsleer und verschleiern wie „deutliche Belastun-

gen“, „intensive Belastungen“ oder „überwiegend nicht überschritten aber nahezu erreicht“.

Es stellt sich die Frage, ob wirklich ein elektronisches Berechnungsprogramm eingesetzt werden muss, um zu Aussagen von dieser Präzision zu kommen.

107 Die in Textform gegebene Bewertung der Prognoseergebnisse besteht aus den Formulierungen „ ... kann eine Einhaltung der Grenzwerte zu erwarten sein“ und „ ... ist nicht auszuschließen, dass die Grenzwerte auch eingehalten werden können.“

Diese Bewertungen sind auf die Frage von Grenzwertüberschreitungen fixiert; bei den Grenzwerten handelt es sich um Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit; die zur Bewertung der Prognoseergebnisse vom Gutachter gewählten Formulierungen können im Hinblick auf das zu schützende Gut so übersetzt werden:

Es ist unter Umständen vielleicht nicht auszuschließen, dass eine Gesundheitsgefährdung nicht gegeben ist.

Es ist Aufgabe des Staates, bei der Umsetzung von Planungen Gesundheitsgefahren für die Bevölkerung verlässlich und dauerhaft auszuschließen. Die verfassungsrechtliche Verantwortung des Staates für den Schutz der Grundrechte der Bürgerinnen und Bürger verbietet Maßnahmen, die Gesundheitsrisiken nicht ausschließen, sondern bewusst billigend in Kauf nehmen.

108 Das Gutachten bewertet die Prognoseergebnisse mit einer beschämend doktrinären Grenzwertfixierung:

40 µg/m³ = keine Gefährdung

41 µg/m³ = Gefährdung

Dieser epidemiologisch-toxikologische Aberglaube, der die Schwelle der Gesundheitsgefährdung am Grenzwert festmacht, vermag nicht die Frage zu beantworten, ob denn etwa die Gesundheitsgefährdung im Bereich der EU später einsetzt als in der Schweiz, wo strengere Grenzwerte gelten. Angesichts der hochgradig grenzwer-

tigen Belastungssituation im Bereich der untersuchten Trasse und angesichts der Unsicherheiten des Berechnungsverfahrens ist diese Grenzwertfixierung nicht zu verantworten.

- 109 Es ist daher ein eklatanter Mangel der Bewertung der Prognoseergebnisse, dass in die Bewertung die Fehlermarge des Berechnungsverfahrens nicht eingeflossen ist.**

Dieser Mangel macht die Prognose vollends unbrauchbar.

- 110 Die inflationäre Benutzung des Begriffs „konservativ“ bei der textlichen Bewertung der Prognoseergebnisse kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass das angeblich konservative Vorgehen lediglich behauptet, aber nicht belegt wird.**

Ohne jeden Validierungsversuch wird vom Gutachter behauptet, dass die nach dem PROKAS-Verfahren berechneten Belastungen der Realität eher entsprechen als Berechnungen nach dem bundesweit eingeführten MlUS-02 Verfahren, die höhere und räumlich weiter reichende Zusatzbelastungen ergeben.

- 111 Konservatives Vorgehen liegt weiterhin nicht vor, wenn im Vergleich zur Unterlage 14 die Art der Ermittlung der Vorbelastung ohne Begründung zum Nachteil der Betroffenen verändert wird.**

- 112 Konservatives Vorgehen liegt auch nicht vor, wenn im Vergleich zur Unterlage 14 der Bleiwert (Vorbelastung) ohne Begründung aus der Betrachtung verschwindet.**

- 113 Konservatives Vorgehen liegt nicht vor, wenn im Vergleich zur Unterlage 14 der Rußwert (Vorbelastung) mit einer Begründung, die nicht im Zusammenhang mit der realen Situation des Untersuchungsgebietes steht, reduziert wird.**

- 114** Konservatives Vorgehen liegt nicht vor, wenn im Vergleich zur Unterlage 14 der Rußwert (Vorbelastung) mit einer Begründung, die nicht im Zusammenhang mit der realen Situation des Untersuchungsgebietes steht, reduziert wird.
- 115** Konservatives Vorgehen liegt nicht vor, wenn ein von den Messergebnissen des Landes zum Nachteil der Betroffenen abweichender PM₁₀-Wert Eingang in die Prognose findet.
- 116** Konservatives Vorgehen liegt nicht vor, wenn entgegen der Behauptung des Gutachtens 2 km Autobahntrasse mit extrem hoher Verkehrsbelastung aus den Emissionsberechnungen ausgeklammert werden.
- 117** Konservatives Vorgehen liegt nicht vor, wenn der Gutachter hartnäckig die Augen vor der Tatsache verschließt, dass an verkehrsnahen Immissionsmessstellen keine der bisherigen Senkung der Abgasgrenzwerte entsprechende Minderung der Feinstaubkonzentrationen erkennbar ist, trotzdem aber mit bemerkenswerter Erkenntnisresistenz unverdrossen mit den bisher prognostizierten Reduktionen weitergerechnet wird. Tatsächlich liegen z.B. für das Jahr 2003 die NO_x-Emissionen der Schwere Nutzfahrzeuge um etwa 40% und für das Jahr 2010 um etwa 50 % höher, als bisher angenommen wurde.
- 118** Konservatives Vorgehen liegt nicht vor, wenn der Gutachter hartnäckig die Existenz der Messstelle Bochum-Stahlhausen mit ihren nicht ins Weltbild des Landesbetriebs Straßenbau passenden Messergebnissen ignoriert.
- 119** Konservatives Vorgehen liegt nicht vor, wenn der Beitrag der sekundären Partikel zum Immissionsgeschehen mit einer oberflächlichen Begründung vernachlässigt wird.

- 120** Konservatives Vorgehen liegt nicht vor, wenn bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 130 km/h die Berechnungen auf eine Geschwindigkeit von 120 km/h ausgelegt sind.
- 121** Konservatives Vorgehen liegt nicht vor, wenn bei der Berechnung der Überschreitungshäufigkeiten der Kurzzeitbelastung bei NO₂ und PM₁₀ nicht das eingeführte MLuS-Verfahren, sondern die wissenschaftlich nicht abgesicherte Lohmeyer-Formel Anwendung findet.
- 122** Konservatives Vorgehen liegt nicht vor, wenn ohne Begründung der Staubbelastungskoeffizient sL schlankweg halbiert wird.
- 123** Konservatives Vorgehen liegt nicht vor, wenn eine nach Expertenmeinung (zuletzt Herr Hölsken, IVV im Erörterungstermin, November 2002) zu erwartende dramatische Zunahme des Lkw-Verkehrs nicht in die Berechnungen einfließt, sondern weiterhin mit Zahlen von anno dunnemals operiert wird.
- 124** Konservatives Vorgehen liegt auch dann nicht vor, wenn durch Verschweigen von Risiken und Gefahren die Betroffenen mit unseriösen Versprechungen (Immissionsminderung durch Autobahnbau) eingelullt werden sollen.