



## 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

59821 Arnsberg

17. März 2005

### Einwendungen

der

Bürgerinitiative *Bochum gegen die DüBoDo*

gegen die

Planfeststellung für den 6-streifigen Ausbau der A 40 von Bau-km 3 + 100 (etwa 400 m westlich des Überführungsbauwerkes Walzwerkstraße) bis Bau-km 5 + 550 (etwa 100 m nördlich des Überführungsbauwerkes der ehemaligen Erzbahntrasse) einschließlich Umbau der Anschlussstelle Bochum-Stahlhausen und Anschluss der Westtangente (Donezk-Ring, Oviedo-Ring, Nordhausenring) – später ggfls. Autobahn 441 – an die A 40 in der Stadt Bochum; einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter sowie der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen auf dem Gebiet der Stadt Bochum in den Gemarkungen Hordel, Flur 7, Hamme Flur 1,2,4, Westenfeld, Flur 12, 14, 15, 31.

**- Planänderung – Deckblätter – der vom 30.04.2002 bis 29.05.2002 öffentlich ausgelegten Unterlagen –**

gemäß Öffentlicher Bekanntmachung Nr. 4 / 05 der Stadt Bochum  
vom 20.12.2004, berichtigt am 14. Januar 2005

## INHALT

	Seite	Ziffer
<b>Vorwort</b>	3	
<b>0. Einwendungen zum Verfahren</b>	5	1 - 8
<b>1. Einwendungen zur Öffentlichen Bekanntmachung</b>	9	9 - 29
<b>2. Deckblatt I</b>	15	29
<b>3. Eingangsdaten (Deckblatt II)</b>	16	30 - 34
<b>4. Aktualisierte Lufthygienische Untersuchung</b>	18	35 - 90
<b>5. Allgemeine Einwendungen</b>	36	91 - 93
<b>Unterschriften</b>		
<b>Anlage</b>		

Hiermit erheben wir, die unterzeichnenden Bürgerinnen und Bürger sowie Mitglieder der *Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo*, Einwendungen gegen Planung, Bau und Planfeststellung für den Ausbau der A 40 und den Anschluss des Außenrings an die A 40.

Unsere Einwendungen – insgesamt 36 Seiten, Unterschriftenblatt und als Anlage die Ihnen bereits vorliegende **Einwendung vom 26. Juni 2002, die ausdrücklich zum Bestandteil dieser Einwendung gemacht wird** - 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.

In dieser Situation halten wir es für einen kaum zu überbietenden Schildbürgerstreich, zusätzlichen überregionalen, nationalen oder gar internationalen Verkehr mitten in einen ohnehin schon überlastetem Ballungsraum zu führen.

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 und der Anschluss des Außenrings an die A 40 wäre als solcher sachgerecht, zeigt die vorgelegte Planung derartig viele Rechtsbrüche, Unzulänglichkeiten und Fehler, dass der Ausbau der A 40 und der Anschluss des Außenrings an die 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 und den Anschluss des Außenrings an die A 40 sondern lediglich einen *Beitrag zur Schadensminimierung* unter besonderer Berücksichtigung unserer Rechte und rechtlich geschützten Interessen.

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

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

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

Das A 40 / Westkreuz-Verfahren ist u.a. auch über die so genannte „Bochumer Lösung“ mit dem A 44-Verfahren und dem A 40-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.

Die Einwendungen im Einzelnen werden, soweit möglich, in Anlehnung an die Gliederung des Erläuterungsberichts (Deckblatt I und „Schadstoffbelastungen an Straßen“ Deckblatt II) aufgeführt.

## 0. Einwendungen zum Verfahren

### 1 Die öffentliche Auslegung für das Bauvorhaben ist insgesamt fehlerhaft.

Es fehlte die Möglichkeit, die Richtigkeit der Planungen zu überprüfen, da die Unterlagen im Abstand von drei Jahren ausgelegt waren (30.0. bis 29.05. 2002 und 18.01. bis 17.02.2005).

Die Unterlagen beziehen sich aufeinander. Die „Deckblätter“ stellen – für sich allein – keine schlüssige Planungsunterlage dar. Eine umfangreiche, drei Jahre alte Planung ist durch keine Gedächtniskunst erinnerbar, deshalb hätte die komplette Planung ausgelegt werden müssen.

Im Einzelnen:

Im laufenden Anhörungsverfahren ist das Deckblatt II ausgelegt worden, angeblich um Betroffenen Gelegenheit zu geben, Art und Ausmaß ihrer Betroffenheit feststellen zu können und ggf. Einwendungen zu erheben.

Das Deckblatt II, das laut „Erläuterungsbericht zum Deckblatt II“ die Planunterlage 14 ergänzt, verändert gegenüber dem Vorgutachten die Ermittlung der Kurzzeitbelastung (Lohmeyer 60242 Seite 6 f) und beruft sich dabei auf die Ergebnisse eines Forschungsprojekts, das im Literaturverzeichnis des Gutachtens bibliographisch dokumentiert ist (Lohmeyer – 2004 a - : FE 02.22/2002/LRB, PM 10 – Emissionen an Außerortsstraßen. Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co KG im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach, Projekt 70016-03-10, Berichtsentwurf vom 30. April 2004). **Dieses Forschungsprojekt ist aber noch unveröffentlicht.**

Da der Sinn des Anhörungsverfahrens u. a. darin besteht, dass durch die Einwände der Planfeststellungsbehörde signalisiert wird, welche Bedenken gegen eine Planung bestehen, ist es unabdingbar, dass ausgelegte Gutachten nachvollziehbar und überprüfbar sein müssen, um Betroffene in die Lage zu versetzen, substantiierte Einwendungen zu formulieren. Dies ist im vorliegenden Fall schon deshalb unmöglich, weil jeder Versuch, die gutachterliche Aussage zu verifizieren oder zu falsifizieren, wegen der fehlenden Zugriffsmöglichkeit auf die wissenschaftlichen

Grundlagen scheitern muss. Im Ergebnis schützt diese Situation den Antragsteller vor jeglicher inhaltlicher Erörterung wesentlicher Gutachtensteile im bevorstehenden Erörterungstermin und verhindert die dementsprechende Information der Planfeststellungsbehörde.

**Fazit: Die Möglichkeit, sich ein Bild von der Baumaßnahme zu machen, war nicht gegeben. Eine Anstoßwirkung – insbesondere die, Details zu prüfen – ist erst durch klar erkennbare Zusammenhänge möglich.**

**2 Die zeitliche Streckung des Beteiligungsverfahrens verletzt das Recht auf zügige, zeitnahe, zusammenhängende und nachvollziehbare Planung.**

Die Erarbeitung eines „Deckblattes“, die ca. drei Jahre benötigt, ist Beweis dafür, dass es sich nicht um ein Deckblattverfahren nach den gesetzlichen Vorschriften handelt.

**3 Eine von der im Jahre 2002 durchgeführten Auslegung getrennte Auslegung der im Deckblatt I erfolgten Überplanung ist unzulässig.**

Das Deckblatt I stellt eine ca. 70prozentige Neuplanung der Maßnahme dar. Ein Deckblattverfahren dient normalerweise nur einer Korrektur eines Planes. Faktisch liegt hier aber die Neuplanung der Baumaßnahme vor. Exemplarisch genannt seien an dieser Stelle – außerhalb der Schadstoff-Problematik - die neu geplante Verschwenkung der Fahrbahn um rund 5 Meter sowie die Anhebung der Fahrbahn um rund 3 Meter. Auch aus diesen Gründen hätte die gesamte Planung noch einmal vollständig ausgelegt werden müssen.

**4 Eine von der im Jahr 2002 durchgeführten Auslegung getrennte Auslegung der in Deckblatt II nachgereichten Planunterlage ist unzulässig.**

Der Austausch der Schadstoffunterlagen war erforderlich, weil die bisherigen Planunterlagen keine aufgrund der derzeit wirksamen Rechtsvorschriften erstellte Schadstoffunterlage enthielten. Der Nachweis, dass Gefahren für die Gesundheit oder gar das Leben der betroffenen Bürgerinnen ausgeschlossen sind, ist angesichts der grundrechtlich geschützten Bedeutung dieser Rechtsgüter ein unerlässlicher Be-

standteil der Planunterlagen. Die bisherigen Planunterlagen wiesen somit einen wesentlichen Mangel auf.

Dieser kann nicht allein durch isolierte Auslegung einer nachgereichten Unterlage geheilt werden.

Erst durch die neue Unterlage werden den Anwohnerinnen entlang der geplanten Trasse die Gefahren für Leben und Gesundheit deutlich gemacht, die von diesem Autobahnneubau ausgehen. Dies war aufgrund der alten Unterlage nicht erkennbar.

## **5 Es fehlen im „Deckblatt II“ jegliche Aussagen zur Einhaltung der EU-Richtlinien zu Schadstoffbelastungen in der Atemluft.**

Die Planung der Maßnahme kommt einer Festlegung gleich, Feinstäube über der gesetzlichen Höchstgrenze zu dulden. Nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts<sup>1</sup> ist die Planung aber einzustellen, wenn absehbar die Einhaltung der Grenzwerte nicht erreicht werden kann.

## **6 Ein im „Deckblatt II“ vorgestelltes Schadstoffgutachten nur zu dem Teilabschnitt „Westkreuz“ der so genannten „Bochumer Lösung“ kann nicht ausreichen, rechtssicher den Gesundheitsschutz der betroffenen Bevölkerung zu gewährleisten.**

Unbedingt erforderlich ist eine einheitliche, zeitgleiche Untersuchung der Schadstoffbelastung für alle Teile der so genannten „Bochumer Lösung“:

- 6-streifiger Ausbau der A 40 zwischen der Anschlussstelle Gelsenkirchen und der Stadtgrenze Essen / Bochum (= etwa 1,2 km)
- 6-streifiger Ausbau der A 40 zwischen der Stadtgrenze Essen / Bochum und dem östlichen Ende des gegenwärtigen Planfeststellungsabschnitts (= 3,1 km)
- 6-streifiger Ausbau der A 40 zwischen dem östlichen Ende des gegenwärtigen Planfeststellungsabschnitts und Bau-km 5+500 einschließlich „Westkreuz“ (=

---

<sup>1</sup> BVerwG 9 A 6.03 „Ihrer Pflicht, die von einem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange abzuwägen und dabei die durch die Planung geschaffenen Probleme zu bewältigen, wird die Planfeststellungsbehörde jedoch dann nicht mehr gerecht, wenn sie das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den

2,4 km),

- Ausbau / Neubau der A 44 zwischen Bau-km 19+980 und Bau-km 22+860 des Planfeststellungsverfahrens DüBoDo / Querspange (= 2,9 km)
- obsolet gewordener Planfeststellungsabschnitt östlich Bau-km 22+860 des Planfeststellungsverfahrens DüBoDo / Querspange (=0,490 km).
- Aufstufung (und Ausbau) des Bochumer Außenringes zur Autobahn

**Nur durch ein zeitgleiches, einheitliches Schadstoff-Gutachten für die gesamte so genannte „Bochumer Lösung“ ist zu gewährleisten, dass die geltende Rechtslage in sämtlichen Teilstücken eingehalten wird.**

## **7 Die Durchführung eines vollständigen neuen einheitlichen Anhörungsverfahrens ist auch unter Rechtsschutzgesichtspunkten erforderlich**

Die erstmals durch die in Deckblatt I ausgewiesene Überplanung und die in Deckblatt II nachgereichte Planunterlage betroffenen Bürgerinnen können nur im Falle eines einheitlichen neuen Auslegungsverfahrens Einwendungen gegen den durch Deckblatt I nicht überplanten Bereich erheben.

Wer innerhalb der früheren Einwendungsfrist zur ursprünglichen Planauslegung im Jahr 2002 keine Einwendungen erhoben hat, ist ansonsten mit Einwendungen zu den 2002 ausgelegten und nicht ausgetauschten Planunterlagen ausgeschlossen. Bei ordnungsgemäßer Festsetzung des Planabschnitts wären aber auch die heute von dem Teilabschnitt betroffenen Bürgerinnen berechtigt gewesen, Einwendungen auch zu dem nicht überplanten Nachbarabschnitt zu erheben.

Die nachträgliche teilweise Überplanung des Planabschnitts bzw. die Vervollständigung der Planunterlagen vor Durchführung des Erörterungstermins - aber nach Ende der Einwendungsfrist zu dem ursprünglich isoliert ausgelegten, mit unvollständigen Unterlagen versehenen Teilabschnitt - führt zu einer Rechtsschutzverkürzung - ja Rechtsschutzverweigerung für die nunmehr erstmals durch den erweiterten Planabschnitt bzw. nachgereichten Planunterlagen betroffenen Bürgerinnen.

Eine isolierte Auslegung der Unterlagen für die einzelnen Planabschnitte würde „Sa-

---

Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern.“



lami-Taktik in Reinkultur" darstellen und wäre mit Art. 19 GG nicht vereinbar.

Zudem müssen betroffene Grundeigentümerinnen nach Erstellung der neuen Unterlagen die Möglichkeit haben, erstmals Einwendungen auch aus anderen privaten und öffentlichen Gründen gegen die Gesamtmaßnahme zu erheben. Schließlich sind entsprechende Gründe - soweit sie durch Einwendungen in das Abwägungsmaterial gelangt sind - auch zugunsten des einzelnen betroffenen Eigentümers bei der Interessenabwägung zu berücksichtigen. Bei Beschränkung der Einwendungsmöglichkeit auf die Festsetzungen in Deckblatt I und II wird neben dem grundrechtlich garantierten Anspruch auf effektiven Rechtsschutz auch die über Art. 14 GG geschützte Position der Grundeigentümer unzulässigerweise eingeschränkt.

**Es hat deshalb ein vollständiges neues einheitliches Auslegungsverfahren für die Gesamtmaßnahme zu erfolgen**

- 8 Den Planungen fehlen Berechnungen zum Verkehrsfluss und verkehrlichem Nutzen, falls im Rahmen eines Aktionsplanes Einschränkungen vorgenommen werden sollten wie z.B. Tempolimits und Fahrverbote.**

In diesem Fall könnte der in den Planungen erwartete verkehrliche Nutzen stark reduziert werden oder sogar gänzlich entfallen.

### **1. Einwendungen zur Öffentlichen Bekanntmachung**

- 9 Die „öffentliche Bekanntmachung“ enthält in Zeile 1 nicht die erforderliche plakative Signalwirkung.**

In Fettdruck ist hier vermerkt: „„öffentliche Bekanntmachung“ Nr. 4/05 – Betreff: Straßen- und Wegeangelegenheiten.“ Darunter stellt sich der normale Bürger – und für den ist schließlich die „öffentliche Bekanntmachung“ gemacht – jedenfalls nicht den Bau von einer Fernautobahn vor.

- 10 **Fehlerhaft ist die „öffentliche Bekanntmachung“ auch insofern, als in deren Zeile 3 von einer „Planfeststellung“ die Rede ist.**

Hiermit wird suggeriert, ein Planfeststellungsbeschluss läge auch im Rechtssinne faktisch schon vor und deshalb lohne sich auch nicht eine Einwendung.

Richtig ist demgegenüber, dass es sich in vorliegendem Fall um ein Planfeststellungsverfahren handelt. Eine solche Formulierung findet sich auch zutreffender Weise in der öffentlichen Bekanntmachung der Stadt Bochum Nr. 5/05 – *ebenfalls vom 20.12.05* - „für den 6streifigen Ausbau der A40 im Bereich der Anschlussstelle Gelsenkirchen“ (WAZ vom 12.01.05).

Der Unterschied zwischen Planfeststellung und Planfeststellungsverfahren ist auch der Stadt Bochum ansonsten bekannt (vgl. „öffentliche Bekanntmachung“ der Stadt Bochum Nr. 132/95 – Planfeststellungsverfahren gemäß § 31 Wasserhaushaltsgesetz ... für die Verlegung und den naturnahen Ausbau des Gewässers Schattbach im Bereich des geplanten Regenrückhaltebeckens an der Höfstraße in Bochum-Laer“ vom 14.12.1995.

- 11 **Fehlerhaft ist die „öffentliche Bekanntmachung“ auch insoweit, als sie im Zusammenhang mit der Anschlussstelle Bochum-Stahlhausen auf den Anschluss der „Westtangente“ abstellt.**

Eine Straßenbezeichnung mit dem Namen „Westtangente“ gibt es nicht.

- 12 **Soweit sich die „öffentliche Bekanntmachung“ als Bezugspunkt auf das „Überführungsbauwerk der ehemaligen Erzbahntrasse“ bezieht, ist dieser Bezugspunkt ebenfalls fehlerhaft.**

- 13 **Soweit sich die „öffentliche Bekanntmachung“ als Bezugspunkt auf das „Überführungsbauwerk Walzwerkstraße“ bezieht, ist dies fehlerhaft, weil es ein solches Bauwerk mit einem solchen Namen nicht gibt.**

- 14 **Irreführend ist die „öffentliche Bekanntmachung“ auch dadurch, als sie in Zeile 3 und auch noch später von der „A40“, später aber von einer „ggf. Autobahn 441“ spricht.**

Demzufolge ist also „A“ und „Autobahn“ nicht dasselbe. Denn ansonsten hätte es zunächst oben „Autobahn 40 (A40)“ heißen müssen. Bei den Folgenennungen hätte sodann ein „A“ ausgereicht.

- 15 **Fehlerhaft ist die „öffentliche Bekanntmachung“ auch insoweit, als sie nicht ausführt, dass es bei der in Aussicht genommenen Planung um eine Planung im Rahmen der seit ca. 10 Jahren so genannten „Bochumer Lösung“ handelt.**

- 16 **Fehlerhaft ist die „öffentliche Bekanntmachung“ auch insoweit, als die innerstädtische Schnellstraße plötzlich als „ggf. Autobahn 441“ erstmalig aufgeführt ist.**

Die Bürgerinnen müssen schon im Voraus wissen, ob die Schnellstraße nun Autobahn wird oder werden soll und ob dagegen schon jetzt ggf. Einwendungen erhoben werden müssen, zumal es vor ca. 20 Jahren öffentlich-rechtliche Zusicherungen gab, diese innerstädtische Straße auf keinen Fall zu einer Autobahn zu erheben.

Dies ist um so bedeutsamer, als diese innerstädtische Schnellstraße ursprünglich als Autobahn geplant war und sodann aufgrund der vielfältigen Proteste auch vom Volumen her drastisch reduziert wurde.

**Wenn nun die geplante Verkehrsführung den innerstädtischen Entlastungsring faktisch zur Autobahn macht, müssen Lärm- und Schadstoffschutz für den Außenring, soweit er zur Autobahn wird, auch wie für eine Autobahn neu geplant werden.**

- 17 **Die „öffentliche Bekanntmachung“ ist auch 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 in Bundesauftragsverwaltung geplant ist.

**18 Vorbehaltlich weiterer Prüfung bezweifeln wir die (Verfassungs-)rechtliche Ermächtigungsgrundlage für das tätig werden 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 der A44“.

Soweit die Straßenbauverwaltung Einwender in bisherigen Erörterungsterminen der „Bochumer Lösung“ über eine neue gesetzliche Zuständigkeit belehrt hat, wird ergänzend folgendes eingewandt:

Durch die neue Organisation als *Landesbetrieb* ist Planer, Bauherr und Entscheidungsstelle jeweils der gleiche Staat. Es handelt sich somit um ein verfassungsrechtlich unzulässiges „Insichgeschäft“.

- 19 **Die „öffentliche Bekanntmachung“ ist auch insoweit fehlerhaft, als sie das Anhörungsverfahren verbal allein dem Landesbetrieb Straßenbau zuordnet.**

In der „öffentlichen Bekanntmachung“ wird ausgeführt:

„Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat für das o. a. Bauvorhaben die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens beantragt. Das Anhörungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz führt die Bezirksregierung Arnsberg durch“.

- 20 **Fehlerhaft ist die „öffentliche Bekanntmachung“ auch dadurch, als dort die Formulierung „Gradiente“ verwendet wird.**

Nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz ist die Amtssprache Deutsch. Die Formulierung „Gradiente“ gehört nicht dazu.

Der Begriff „Gradiente“ ist auch nicht allgemein verständlich.

Der Begriff der „Gradiente“ lässt sich auch einfach in deutscher Sprache darstellen. Laut Brockhaus, 17. Auflage, Wiesbaden 1969, Band 7, Seite 544 bezieht sich „Gradiente“ auf „Gefälle und Steigungen von Straßen .... und ihre Darstellung“.

Die Nichtverwendung des nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz vorgeschriebenen deutschen Begriffs bezweckt, die Bochumer Bevölkerung unsicher zu machen und von Einwendungen abzuhalten.

- 21 **Irreführend ist die „öffentliche Bekanntmachung“ auch insoweit, als dort von „Deckblattunterlagen“, „Deckblatt I“ und „Deckblatt II“ gesprochen wird.**

Zweck der „öffentlichen Bekanntmachung“ ist u. a., den Bürgern Einwendungsmöglichkeiten für ihre rechtlich geschützten Belange zu gewähren.

Im vorliegenden Fall geht es dabei u. a. um Schadstoffbelastungen. Wenn dies so gemeint ist, soll man dies auch sagen und nicht den Umweg über irreführende „Deckblätter“ wählen.

- 22 **Soweit in der „öffentlichen Bekanntmachung“ ausgeführt wird, die geänderten Planunterlagen lägen in der Zeit vom 18. Januar 2005 bis einschließlich 17. Februar 2005 öffentlich aus, davon Montags von 8.00 Uhr bis 16.00 Uhr, so ist dies zumindest für den Montag 07. Februar 2005 unzutreffend.**

Wir hatten uns diesen Tag für eine ausführliche Einsichtnahme eingeplant. Eine solche Einsichtnahme war aber zumindest ab 10.30 Uhr nicht mehr möglich. Ab 12.00 Uhr hatte das Rathaus Bochum völlig geschlossen.

- 23 **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 Amtswegen auf ihren sachlichen Gehalt zu prüfen.

Eine ganz andere Frage ist es natürlich, ob dieser ausstehende Bürger auch die verwaltungsgerichtliche Klagebefugnis besitzt. Nur ist dies keine Frage der Einwendung, sondern die Frage einer etwaigen späteren Klage im verwaltungsgerichtlichen Verfahren.

- 24 **Unzutreffend ist auch trotz der Verweisung auf das Bundesfernstraßengesetz, das nach Ablauf der Einwendungsfrist Einwendungen „ausgeschlossen“ seien.**

Richtig ist demgegenüber, dass der Bürger zu jeder Zeit – jedenfalls nach höherrangigen verfassungsrechtlichen Gesichtspunkten – Einwendungen erheben kann, die von der Behörde nach pflichtgemäßem Ermessen von Amtswegen geprüft werden müssen.

- 25 **Unzutreffend ist der in der „öffentlichen Bekanntmachung“ behauptete Einwendungsausschluss jedenfalls auch für A40-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.**

Dadurch will die Verwaltung die Bürger täuschen und abschrecken.

- 26 **Die Unterlagen waren auch deshalb nicht sachgerecht ausgelegt, weil sich beim Planungsamt der Stadt Bochum insgesamt nur ein einziges Exemplar befand.**

- 27 **Unberücksichtigt sind in der „öffentlichen Bekanntmachung“ auch die Möglichkeiten der Bürger wegen einer „Wiedereinsetzung in den vorherigen Stand“ nach den Vorgaben der obergerichtlichen Rechtsprechung.**

- 28 **Insgesamt ist die „öffentliche Bekanntmachung“ und die zugehörige Praxis mit derartig vielen Unzulänglichkeiten, Fehlern, Täuschungshandlungen etc. versehen, dass diese *zumindest* in Ihrer Häufung dazu führen, dass aufgrund *dieser* „öffentlichen Bekanntmachung“ das Planfeststellungsverfahren jedenfalls nicht wirksam eröffnet worden ist.**

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

## **2. Deckblatt I**

- 29 **Wir beanstanden die Aufhebung der Gewässereigenschaft des Kabeisemannbaches. Sie widerspricht der von Verwaltung und Politik landesweit verfolgten Strategie der ökologischen Inwertsetzung von Gewässern.**

### 3. Eingangsdaten (Deckblatt II)

- 30 **Die den Emissionsberechnungen zugrunde gelegten Verkehrsdaten sind nicht mehr aktuell und damit als Basis für eine solide Berechnung der Schadstoffbelastung unbrauchbar.**

Die vom Auftraggeber Stadt Bochum, Bauverwaltung, zur Verfügung gestellten Verkehrsdaten sind identisch mit denen der Unterlage 14 „Schadstoffbelastungen an Straßen“ vom 15.3.2002. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge im Zuge der BAB 40 wurde dabei dem IVV-Gutachten „Verkehrliche Wirkung von Straßenmaßnahmen („Bochumer Lösung“) im Stadtgebiet Bochum“ aus dem Jahre 1996 und dem Ergänzungsgutachten zur „Bochumer Lösung“ von IVV von 1998/1999 entnommen (vgl. Unterlage 14, S. 9 und Abb. 4.2, S. 12).

In unseren einschlägigen Einwendungen zum „Westkreuz“-Verfahren vom 26.6.2002 (Nr. 48-61) haben wir die Fehlerhaftigkeit der Verkehrsprognose bis 2010/15 im Einzelnen dargelegt. U.a. waren ihre Grundannahmen, nämlich die siedlungsstrukturellen Leitdaten (Einwohner, Beschäftigte, PKW-Bestand u.a.), seinerzeit schon offensichtlich falsch. Damit wird allen Schlussfolgerungen und Berechnungen auf der Basis dieser Prognose der Boden entzogen.

Unsere Einschätzung der Fehlerhaftigkeit der zugrundegelegten Prognose wird mittlerweile von IVV selbst geteilt. In ihrem durch die Einwendungen der Bürgerinitiative im A 44-Verfahren (sog. Opel-Querspange) notwendig gewordenen Gutachten „Aktualisierung der LKW-Verkehrsprognose zur Verkehrsuntersuchung Bochumer Lösung` /Querspange A 44“ vom Nov. 2004 schreibt IVV:

*„Die Berechnungen [der IVV-Verkehrsuntersuchungen zur „Bochumer Lösung“ von 1996 und 1998/99; die BI] basieren auf den seinerzeit gültigen Prognosen zur Entwicklung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur sowie der Verkehrsnachfrage des Bundes und des Landes und müssen aus heutiger Sicht als nicht mehr aktuell eingestuft werden. Dies trifft insbesondere für den Güterverkehr zu ...“ (S. 1).*

- 31 **Eine neue aktuelle Verkehrsuntersuchung für den Planabschnitt, aber auch für den gesamten Untersuchungsraum der sog. Bochumer Lösung ist notwendig; sie muss den gesamten Kfz-Verkehr umfassen.**



Um sicher zu stellen, „dass bei den verkehrstechnischen Berechnungen im Rahmen der Planfeststellung auf aktuelle und belastbare Daten zurückgegriffen werden kann“ (IVV, Nov. 2004, S. 1), ist eine neue Verkehrsuntersuchung notwendig, die sowohl den PKW- als auch den LKW-Verkehr neu berechnet. Aus Gründen der Nachvollziehbarkeit und Plausibilität muss diese Verkehrsuntersuchung mindestens den gleichen Detaillierungsgrad haben wie die mittlerweile veralteten Prognosen von 1996 und 1998/99. Und: „Aus methodischen Gründen ist es erforderlich, in die Aktualisierung das gesamte Straßennetz des seinerzeit (1996) definierten Untersuchungsraumes einzubeziehen.“ (IVV, aaO., S. 1)

### **32 Die neue Verkehrsuntersuchung muss die offenkundigen Mängel der veralteten IVV-Prognosen von 1996 und 1998/99 vermeiden.**

- Sie muss den Anteil des neu induzierten Verkehrs berechnen und ausweisen. Dies muss regionalspezifisch für das Untersuchungsgebiet erfolgen und den internationalen Erkenntnisstand zu dieser Problematik einbeziehen. Es muss mit der Möglichkeit gerechnet werden, dass der neu induzierte Verkehr einen Anteil von zusätzlich 15-20 Prozent des ohne ihn prognostizierten Verkehrs ausmacht.
- Es müssen die neuen Erkenntnisse der Verkehrsforschung berücksichtigt werden. So hat z.B. das DIW Berlin seine Fahrleistungs- und Verbrauchsrechnung zum Kfz-Verkehr aktualisiert und weiterentwickelt (vgl. DIW-Wochenbericht Nr. 41/2004, S. 602-612) mit der Folge, dass die PKW-Fahrleistung im Zeitraum 1994-2002 um 14,6 % höher angesetzt werden muss als bisher angenommen.
- Die Zunahme der ruhrgebietsspezifischen Pendlerströme ist zu berücksichtigen.
- Die absehbare Stausituation auf erhöhtem Verkehrsniveau auch bei sechsspurigem Ausbau ist zu berücksichtigen. Vgl. dazu die Kurzstudie des Wuppertal-Instituts zur „Bochumer Lösung“ von 1996 (s. Einwendung Nr. 60 v. 26.6.2002).

### **33 Die verkehrsbedingten Beiträge zur PM10-Kurzzeitbelastung im Bereich des Planfeststellungsabschnittes sind als erheblich einzustufen.**

Das Fazit der Schadstoffunterlage 14a: „Im „Bereich des Planfeststellungsabschnitt-

*tes sind die verkehrsbedingten Beiträge der PM10-Kurzzeitbelastung an der umliegenden Bebauung eher als gering einzustufen.“ (S. 22) ist eine Fehleinschätzung. Aufgrund nicht mehr aktueller und zudem mehrfach deutlich zu niedrig angesetzter verkehrlicher Eingangsdaten ist der Beitrag des planbedingt zunehmenden Verkehrs zur PM10-Kurzzeitbelastung erheblich unterschätzt.*

**34 Die Vorgehensweise der Schadstoffuntersuchung 14a ist im Vergleich mit den Schadstoffuntersuchungen zu den Planabschnitten A 40-Essen/AS Gelsenkirchen und A 40-Wattenscheid inkonsistent und erscheint daher willkürlich.**

Im Unterschied zu den o.g. Planabschnitten wird beim Planabschnitt „A 40-Ausbau Stahlhausen plus Westkreuz“ zur Schadstoffbewertung des Prognosefalls auf den Vergleich mit einem sog. Nullfall verzichtet. Dieser Vergleich spielt in den anderen Untersuchungen eine entscheidungserhebliche Rolle. Es ist nicht erkennbar, warum in diesem Falle auf den Vergleich verzichtet wird.

#### **4. Aktualisierte Lufthygienische Untersuchung**

**35 Dem nach GG Artikel 2 („Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit.“) absolut vorrangigen Gesundheitsschutz der Bevölkerung wird im Verfahrensablauf kaum Beachtung geschenkt.**

Die vorliegende Unterlage 14a musste erstellt werden, weil sich die Beurteilungsgrundlagen für Luftschadstoffe geändert haben. Die Änderung besteht in einer teilweise dramatischen Verschärfung der Grenzwerte bei gleichzeitiger Abschaffung jeglichen Ermessensspielraums bei Grenzwertüberschreitungen.

Die in der Unterlage 14a betrachteten Grenzwerte sind „Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit“. Es stellt sich also die Frage, ob die Einhaltung der Grenzwerte allein den Schutz der Gesundheit im Hinblick auf die betrachteten Schadstoffe garantiert.

Die Schutzfunktion der Grenzwerte der 22. BImSchV orientiert sich am Gefahren-

begriff des Polizeirechts: Bei Überschreiten der Grenzwerte liegt ein nicht hinnehmbarer Gefahrentatbestand vor.

Erreichen die Belastungen den Grenzwert nicht, kann nicht ohne weitere Prüfung davon ausgegangen werden, dass die Unbedenklichkeit der geplanten Maßnahme gegeben ist. Dies gilt insbesondere dann, wenn sich die ermittelten Belastungen dem Grenzwert nähern. In Anwendung des für die (Umwelt)Planung und im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zwingend vorgeschriebenen Vorsorgeprinzips ist dann zu prüfen, ob die Maßnahme unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls mit der für einen Planfeststellungsbeschluss hinreichenden Belastbarkeit als gesundheitsverträglich angesehen werden kann.

Das vorgelegte Gutachten nimmt diese Prüfung nicht vor; es ermittelt (in vollkommen unzureichender Art und Weise, s.u.) lediglich die für den Planfall zu erwartenden lufthygienischen Verhältnisse in einem willkürlich definierten Gebiet. Es arbeitet gebiets-, nicht vorhabenbezogen.

Die Unterlage 14a enthält keine Aussage über die bei Anwendung des Vorsorgeprinzips zu erwartende gesundheitliche Relevanz der Baumaßnahme, sie ist unvollständig. Die Unterlage 14a ignoriert das UVP-immanente Vorsorgeprinzip bei dessen Beachtung „auch solche Schadensmöglichkeiten in Betracht gezogen werden, (...) (für die noch) keine Gefahr sondern nur ein Gefahrenverdacht oder ein Besorgnispotenzial besteht.“

Die Unterlage 14a folgt mit dem auf Grenzwerteinhalten fixierten Lohmeyer-Gutachten der jahrzehntelang geübten Praxis, die Einhaltung von Grenzwerten mit gesundheitlicher Unbedenklichkeit zu verwechseln und auf diesen Aberglauben vorgeblich rechtskonforme Beschlüsse zu gründen. Wäre diese Linie richtig, dürfte es die in zahllosen Studien nachgewiesenen, durch straßenverkehrsbedingte Luftschadstoffe ausgelösten Mortalitäts- und Morbiditätseffekte nicht geben.

Die Unterlage 14a muss im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung um eine Gesundheitsverträglichkeitsprüfung erweitert werden, in der die gesundheitlichen Belange und Auswirkungen des Vorhabens ermittelt, beschrieben und bewertet werden.

36 **Dem absolut vorrangigen Gesundheitsschutz der Bevölkerung wird kaum Beachtung geschenkt. Das vielfach als Handlungsmaxime festgeschriebene Vorsorgeprinzip<sup>2</sup> findet keine Beachtung.**

37 **Es liegt keine Gesundheitsverträglichkeitsprüfung vor.**

„Aufgabe des ÖGD ist es, bei Planungsprozessen die gesundheitsrelevanten Aspekte zu bewerten.

Besondere Aufmerksamkeit gehört dabei den chronischen Schadstoffbelastungen im Niedrigbereich und den komplexen Problemen bei der Bewertung der Wechselwirkung mehrerer unterschiedlicher Risikofaktoren (z. B. im Altlastenbereich). **Ein Instrument dieses Vorhabens ist die Gesundheitsverträglichkeitsprüfung (GVP). Die GVP ist der Teil der Umweltverträglichkeitsprüfung, in dem die gesundheitlichen Belange und Auswirkungen eines Planungsvorhabens analysiert und bewertet werden.**

Wesentliche rechtliche Grundlage ist das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, das in § 2 Abs. 2 die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen eines Vorhabens auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen, Kultur und Sachgüter vorschreibt. Konkret sind dabei auch die sozialen Auswirkungen und über Gesundheitsrisiken hinaus auch die Belästigungen der Bevölkerung zu erfassen und zu bewerten.“<sup>3</sup>

38 **Die abwägungserhebliche Bewertung der zu erwartenden gesundheitlichen Auswirkungen findet statt, ohne dass eine auch nur annähernd ausreichende Analyse zu berücksichtigender Rahmenparameter durchgeführt und fachkompetent diskutiert worden ist.**

So bestimmt sich die gesundheitliche Relevanz der Partikel nicht allein nach der

---

<sup>2</sup> z.B.: Art. 130r Abs. 2 Satz 1 EWGV, Art. 20a GG

<sup>3</sup> Städtetag Nordrhein-Westfalen Landkreistag Nordrhein-Westfalen, Hinweise zur Umsetzung des Gesetzes über den öffentlichen Gesundheitsdienst in Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf, 2000 (Hervorhebungen vom Verfasser)

Partikelmasse sondern wesentlich auch nach der Partikelzahl.

Es ist davon auszugehen, dass der hier zu beurteilende Ausbau zu einer zusätzlichen Emission von etwa  $1,3E+20$  Partikeln pro Tag führen wird, wobei nur Partikel der kanzerogen wirkenden Fraktion berücksichtigt sind. Da bekannt ist, dass 1 Partikel ausreichen kann, die kanzerogene Wirkung zu entfalten, bleibt unverständlich, mit welcher Rechtfertigung der Antragsteller die durch den geplanten Ausbau zu erwartende zusätzliche Emission von 130.000.000.000.000.000.000 Partikeln pro Tag glaubt unterschlagen zu dürfen. Wir erwarten im Erörterungstermin eine schlüssige Darstellung des Antragstellers.

Wir erwarten ferner eine klare Positionierung der Anhörungsbehörde zu diesem Sachverhalt.

**39 Die abwägungserhebliche Bewertung der zu erwartenden gesundheitlichen Auswirkungen erfordert die Beteiligung der Unteren Gesundheitsbehörde. Die Beteiligung ist nicht erfolgt.**

Die gem. § 8 ÖGDG im Rahmen des Verfahrens einzuholende Stellungnahme hätte entsprechend dem gesetzlichen Auftrag nach § 2(2)1., 5. ÖGDG, § 6(1)1. ÖGDG, § 7(1) ÖGDG, § 8 ÖGDG und § 10 ÖGDG die Untere Gesundheitsbehörde verpflichtet

- die gesundheitlichen Verhältnisse einschl. der Auswirkungen von Umwelteinflüssen auf die Gesundheit zu beobachten, zu erfassen und zu bewerten,
- die Bevölkerung hinsichtlich möglicher Auswirkungen von Planungen anderer Verwaltungen auf die Gesundheit der Bevölkerung aufzuklären,
- an der Gesundheitsförderung, der Prävention, dem Gesundheitsschutz und der Gestaltung gesundheitsförderlicher Umwelt-, Arbeits- und Lebensverhältnisse mitzuwirken,
- Feststellungen zur gesundheitlichen Verträglichkeit geplanter Vorhaben zu treffen und

- die Bevölkerung vor gesundheitsgefährdenden und gesundheitsschädigenden Einflüssen aus der Umwelt zu schützen.

**40 Die Unterlage 14a informiert nicht über die von Luftschadstoffen ausgehenden gesundheitlichen Risiken und Gefahren.**

**41 Das Gutachten bewertet die Prognoseergebnisse mit einer beschämend doktrinären Grenzwertfixierung:**

**40 µg/m<sup>3</sup> = keine Gefährdung**

**41 µg/m<sup>3</sup> = 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 grenzwertigen Belastungssituation im Bereich der untersuchten Trasse und angesichts der Unsicherheiten des Berechnungsverfahrens ist diese Grenzwertfixierung nicht zu verantworten.

**42 Die Beteiligung von Fachbehörden gem. § 7 UVPG ist nicht ordnungsgemäß erfolgt.**

Es liegt keine Stellungnahme der Immissionsschutzbehörde vor.

**43 Die gesetzlich geforderte Allgemeinverständlichkeit des Gutachtens 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.

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

Das führt dazu, dass der Antragsteller die Spielregeln des Verfahrens bestimmt.

**45 Als Verfasser der Unterlagen 14 und 14a akzeptiert der Landesbetrieb Straßenbau im Gutachten enthaltene Verfälschungen. Insbesondere die rechtlich nicht rechtskonforme Definition der Begriffe „Grenzwert“ und „Vorbelastung“ wird kommentarlos hingenommen.**

Allein die nicht rechtskonforme Verwendung dieser Begriffe macht die Aussagen des Gutachtens für eine Verwertung im Planfeststellungsverfahren unbrauchbar, weil hier „ein nach wissenschaftlichen Maßstäben belastbarer Wert“<sup>4</sup> erforderlich ist.

**46 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.

**47 Das Gutachten verstößt gegen grundsätzliche Regelungen bei der Erstellung wissenschaftlicher Arbeiten.**

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

---

<sup>4</sup> Lohmeyer et al., Modelle zur Berechnung der Luftqualität und ihre Anwendung, o. O., 2000

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.

- 48 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.

- 49 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.

- 50 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 sichere Einhaltung der Grenzwerte auch im Sinne des Drittschutzes verbindlich zu gewährleisten, sind, in Abstimmung mit der zuständigen Behörde, wesentlich besser aufgelöste Modelle einzusetzen, die die anhand der tatsächlichen Bebauungsstruktur (und an den relevanten Aufpunkten) entstehenden Strömungsverhältnisse erfassen.

**Es wird darauf hingewiesen, dass das Landesumweltamt NRW die Verwendung des Ausbreitungsmodells PROKAS beim Planfeststellungsverfahren A40 Essen (Bereich der AS Gelsenkirchen) massiv kritisiert hat.**



**51 Das angewandte PROKAS-Berechnungsverfahren vermag die tatsächlichen komplizierten topografischen Verhältnisse nicht wiederzugeben.**

Für eine numerisch genauere Angabe wären hier räumlich deutlich besser aufgelöste und der Topografie angepasste Immissionsberechnungen nötig, da die bisher mit dem PROKAS-Verfahren durchgeführten Berechnungen nur eine räumliche Auflösung von  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  aufweisen und die tatsächlichen, infolge der hohen Aufbauten der ThyssenKrupp Edelstahlwerke relativ komplizierten topografischen Verhältnisse nicht wiederzugeben vermögen. Angesichts der schon jetzt prognostizierten Grenzwertüberschreitungen sind deshalb sowohl für  $\text{NO}_2$  als auch für  $\text{PM}_{10}$  Neuberechnungen der Immissionssituation mit einem Berechnungsverfahren wie z.B. mit MISKAM (in der neuesten Programmversion) durchzuführen, das die topografischen Verhältnisse wiederzugeben vermag. Für  $\text{NO}_2$  müssen dann diese Neuberechnungen entsprechend den Ergebnissen von Esser/Hasselko von der Bundesanstalt für Straßenwesen mit einer  $\text{NO}_2$ -Erhöhungsfunktion überlagert werden.

**52 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 (im Sinne der rechtskonformen Definition) zu bewerten?“**

Das Gutachten beantwortet diese Frage nicht.

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

Die Fälschungen geschehen in der Unterlage 14 unter der Kapitelüberschrift „Erläuterung von Fachausdrücken“, wo jedermann eine objektive Darstellung erwartet. Sie werden in gleicher Art und Weise in der Unterlage 14a angewandt. Es wird nicht gesagt, dass diese „Erläuterungen“ lediglich das im Verfahren irrelevante Verständnis des Gutachters widerspiegeln.

- 54 **Die Verfälschung des Begriffes „Grenzwert“ suggeriert die Existenz eines Ermessensspielraums bei Grenzwertüberschreitungen.**

Die 22. BImSchV (2002) als maßgebliche Beurteilungsgrundlage kennt diesen Ermessensspielraum nicht.

- 55 **Die Verfälschung des Begriffes „Vorbelastung“ dient dazu, die Bestimmungen über die Bedeutung und Anwendbarkeit der Beurteilungsschwellen der 22. BImSchV und der Bedingungen nach 4.6.2 der TA Luft zum Nachteil der Betroffenen zu manipulieren.**

- 56 **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.**

- 57 **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.**

- 58 **Die Aussage, dass Partikel  $<10 \mu\text{m}$  gesundheitsgefährdend sein können, ist verharmlosend. Sie ignoriert den Stand der wissenschaftlichen Forschung.**

- 59 **Die im Gutachten (Unterlage 14, S. 6) und Unterlage 14a, S. 3) genannte Aufgabenstellung entspricht nicht den Erfordernissen des Planfeststellungsverfahrens.**

Für die Beantwortung der Frage, welche lufthygienischen Auswirkungen vom geplanten Neubau einschl. der in Deckblatt I beschriebenen Modifikationen zu erwar-

ten sind, ist die rechnerische Ermittlung der von bestehenden Straßen ausgehenden Luftschadstoffbelastung (Teil der Vorbelastung) nicht sinnvoll und, bei der bestehenden Belastungshöhe, nicht zulässig. Diese Belastungen müssen bei der messtechnischen Ermittlung der Vorbelastung berücksichtigt werden.

- 60 Es ist unzutreffend, dass durch das Gutachten, wie auf Seite 6 (Unterlage 14) 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 2+100 einsetzen und bis Bau-km 6+550 der A40 fortgeführt werden müssten.

Die Emissionen des Verkehrs der Essener Straße werden in der Unterlage 14a nicht berücksichtigt, sie fehlen also in der Gesamtrechnung, die daher unbrauchbar ist

- 61 Das Gutachten ermittelt die Vorbelastung unter Berücksichtigung der Messergebnisse des Jahres 2002. Die Messergebnisse des Jahres 2003 werden, obwohl zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens verfügbar, unterschlagen, weil sie für den Antragsteller ungünstig sind.**

Die zur Begründung herangezogenen Argumente sind falsch und nicht belegt.

Es ist unzutreffend, dass „für das Jahr 2003 vorläufige Messdaten vorliegen“<sup>5</sup> ; die Messdaten für das Jahr 2003 liegen seit dem 31.3.2004 in validierter Form vor, hätten also ohne weiteres Eingang in das Gutachten finden können und müssen.

Es ist unwissenschaftlich und rechtlich irrelevant zu behaupten, dass „ungünstige Ausbreitungsverhältnisse vorherrschten.“<sup>6</sup>

Was sind ungünstige Ausbreitungsverhältnisse?

Unterstellt, es gäbe solche: Wo steht, dass sie nicht oder nur eingeschränkt zu beachten wären?

---

<sup>5</sup> Gutachten S. 8

**Die mittlerweile auch für 2004 vorliegenden Messwerte der Messstelle Bochum-Stahlhausen widerlegen zudem, dass 2003 besonders „ungünstige Ausbreitungsverhältnisse“ vorgelegen haben.**

Die beschriebenen Manipulationen zielen darauf ab, die präzisen Festlegungen der 22. BImSchV auszuhebeln, um im Ergebnis eine Prognose präsentieren zu können, die den Erwartungen des Antragstellers entspricht.

**62 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.

**63 Das Gutachten ermittelt die Vorbelastung durch Mittelung der Messergebnisse willkürlich ausgewählter ortsferner Messstellen.**

Das Gutachten gibt keinen nachvollziehbaren Grund für die Auswahl der berücksichtigten Messstellen an.

**64 Die Wahl einer Vorbelastung für NO<sub>2</sub> von nur 30 µg/m<sup>3</sup> erscheint angesichts der tatsächlichen Höhe und des Trends der NO<sub>2</sub>-Belastungen an den nächstgelegenen Messstellen des städtischen Hintergrunds wie Gelsenkirchen-Bismarck (2000/33, 2001/33, 2002/33, 2003/37, 2004/34) oder Dortmund-Eving (2002/29, 2003/33, 2004/35) völlig willkürlich. Entsprechend der hier angegebenen Werte muss die Vorbelastung für das Jahr 2003 auf mindestens 35 µg/m<sup>3</sup> gesetzt werden.**

---

<sup>6</sup> Gutachten S. 8

- 65 **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.

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

- 67 **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. Statt dessen muss dort, wo die Bevölkerung von den Gesundheitsgefahren konkret bedroht ist mit einer Repräsentativität von 200 m<sup>2</sup>, gemessen werden.

- 68 **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.

**69 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.

**70 Die gegen geltendes Recht ermittelten Vorbelastungswerte sind nicht verwertbar.**

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

**71 Die Ermittlung der Emissionen aus Abrieb und Aufwirbelung erfolgt mit Hilfe einer vom Gutachter ermittelten Formel. Die Anwendung dieser Formel erfolgt ohne Rechtsgrundlage.**

Die in früheren Verfahren seitens der Bürgerinitiative kritisierte Anwendung der modifizierten EPA-Formel ist regelmäßig damit begründet worden, sie sei Teil des MLuS 02 und daher zwingend anzuwenden.

Was hat sich an diesem Sachverhalt geändert?

**72 Die vom Gutachter für die Bestimmung der nicht motorbedingten Emissionen benutzten Emissionsfaktoren basieren auf einer nicht ausreichenden wissenschaftlichen Grundlage.**

**73 Für die Wahl des jetzt angewendeten Berechnungsverfahrens der nicht motorbedingten PM10-Emissionen fehlt jegliche Begründung, warum die jetzt verwendeten Emissionsfaktoren, die an relativ frei angeströmten Autobahnabschnitten gewonnen wurden, jetzt plötzlich für die z.T. in eine**

**dichte Bebauung mit Lärmschutzwänden eingebettete A40 repräsentativ sein sollen.**

Dies ist nicht nur nicht nachvollziehbar, sondern widerspricht auch allen bisherigen Verifikationen, die für die im bisher verwendeten modifizierten EPA-Modell gebrauchten nicht Motor-bedingten Emissionsfaktoren von der Firma Lohmeyer selbst vorgelegt wurden.

**74 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.

**75 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.

**76 Das Gutachten lässt mit dem Stahlwerk einen wesentlichen Emittenten innerhalb des Untersuchungsgebiets außer Betracht**

**77 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.

- 78 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/m<sup>3</sup> 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).

- 79 Für den Fall, dass die Berechnungsergebnisse dennoch Gegenstand der Erörterung werden, beanstanden wir, die Verwendung des aus der Richtlinie 2000/69/EG übernommene 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 neuesten 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/m<sup>3</sup> 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 akzeptiertes Risiko und eine akute Gesundheitsgefährdung hin.



80 Für den Fall, dass die Berechnungsergebnisse dennoch Gegenstand der Erörterung werden, beanstanden wir, dass keine Ermittlung der Überschreitungshäufigkeiten bei NO<sub>2</sub> erfolgt.

81 Die angewandte Minderungsfunktion für NO<sub>2</sub>-Belastungen durch Lärmschutzwände entspricht nicht dem veröffentlichten Stand von Wissenschaft und Technik und unterschätzt deutlich die tatsächlichen NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitungen

In der Zusammenfassung der aktualisierten lufthygienischen Untersuchung vom August 2004 wird behauptet „An der bestehenden Bebauung wird der Grenzwert der 22. BImSchV (2002) von 40 µg/m<sup>3</sup> erreicht aber nicht wesentlich überschritten. Ohne Lärmschutzbauten würde der Grenzwert an der nächstgelegenen Bebauung nicht eingehalten.“ Diese Aussage unterstellt, dass mit Lärmschutzbauten für die dahinterliegende Bebauung eine Minderung der NO<sub>2</sub>-Schadstoffbelastung erreicht werden könnte. Für diese hinsichtlich einer Grenzwertüberschreitung wesentliche Behauptung wird seitens des Ingenieurbüros Lohmeyer weder ein Beleg angeführt noch dargelegt, mit welcher Minderungsfunktion denn in PROKAS gerechnet wurde.

Tatsächlich findet sich jedoch in der verfügbaren Literatur – verwiesen sei hier auf den im März 2000 von der Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlichten Schlussbericht des Dipl.-Phys. J.Esser und des Dipl. –Ing. H.Hasselko zum AP-Projekt Nr. 93 663/V3 mit dem Titel „Ausbreitung von Luftschadstoffen ohne bzw. mit Lärmschutzwand“ – der Beweis für das direkte Gegenteil. Nachweislich der dort angegebenen Messwerte kann bis zu einem Abstand von ca. 60 m zur Lärmschutzwand sogar eine NO<sub>2</sub>-Immissionserhöhung infolge einer Lärmschutzwand berechnet werden. Erst in einem Abstand von 180 m zeigen die realen Messwerte für den Fall mit Lärmschutzwand eine leichte Minderung von ca. 5 % gegenüber der Situation ohne Lärmschutzwand.

Betrachtet man dagegen den von Esser/Hasselko mit Lärmschutzwand gemessenen NO<sub>2</sub>-Immissionsverlauf im Vergleich zu der von ihnen angegebenen räumlichen Abklingfunktion für den NO<sub>2</sub>-Immissionsverlauf ohne Lärmschutzwand, so wird durch die Berechnung der tatsächliche gemessene Verlauf systematisch unterschätzt. Im Abstand von 180 m zum Fahrbahnrand beträgt diese Unterschätzung ca. 17 %. Da die von Esser/Hasselko verwendete Berechnungsfunktion äquivalent zu dem in MLUS02 vorgeschlagenen Berechnungsverfahren ist, kann hier für das von der Fir-

ma Lohmeyer verwendete PROKAS-Verfahren eine ähnliche systematische Unterschätzung vermutet werden.

**82 Entgegen den Behauptungen der Firma Lohmeyer ist deshalb für NO<sub>2</sub> sowohl die Höhe der prognostizierten Grenzwertüberschreitungen wie auch deren räumliche Ausdehnungsbereich deutlich größer als angegeben.**

Für den Fall, dass die Berechnungsergebnisse dennoch Gegenstand der Erörterung werden, beanstanden wir, dass die Ermittlung der Überschreitungshäufigkeiten bei PM10 an Hand einer Funktion erfolgt, die einer Studie entnommen ist, die bis zum jetzigen Zeitpunkt nicht veröffentlicht ist.

Diese Funktion ist nicht überprüfbar, sachgerechte Einwendungen sind daher nicht formulierbar.

Die Anwendung dieser Funktion erfolgt darüber hinaus ohne Rechtsgrundlage. Es wirft ein bezeichnendes Licht auf das Rechtsverständnis des Landesbetriebs, wenn er eine auch von ihm selbst wissenschaftlich nicht überprüfbare Funktion, die von ihrem Autor zur Verwendung im MLuS lediglich „empfohlen“ wird, kurzerhand anwenden lässt, ohne zu beachten, dass MLuS 02 ein anderes Verfahren zwingend vorschreibt.

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

**83 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. Auch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts verneint eine solche Beschränkung.

Auf diese Tatsache ist in den anderen Verfahren der Bochumer Lösung mehrfach

hingewiesen worden. Wir erwarten eine schlüssige Darstellung des Antragstellers, warum höchstrichterliche Rechtsprechung keinen Eingang in die vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen findet.

**84 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 allen Betroffenen, aus den Ergebnisdarstellungen herzuleiten, ob und in welchem Maße persönliche Betroffenheit vorliegt.

Die Ergebnisdarstellung ist mangelhaft.

**85 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 Format auf einer qualitativ indiskutablen und durch die Farbeintragungen zusätzlich unleserlich gemachten Kartengrundlage ist nicht akzeptabel.

**86 Die Prognoseergebnisse müssen in tabellarischer Form mit Koordinatenbezug vorgelegt werden, damit sie verwendbar und prüfbar sind.**

**87 Das Gutachten versucht über die Existenz relevanter Grenzwertüberschreitungen dadurch hinwegzutäuschen, dass es kurzerhand behauptet, dass die Diskussion dieser Überschreitungen nur „eingeschränkt geführt werden“<sup>7</sup> kann.**

---

<sup>7</sup> Gutachten S. 2

Dieser Darstellung wird widersprochen. Die abwägungserhebliche Tatsache der flächendeckenden Grenzwertüberschreitung der PM10-Kurzzeitbelastung kann mit solchen unseriösen Taschenspielertricks nicht wegdiskutiert werden.

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

89

Dieser Mangel macht die Prognose vollends unbrauchbar.

**90 Angesichts der zahlreichen Fehler und Unsicherheiten mit denen das Prognoseergebnis belastet ist, wäre es angezeigt gewesen, bei der Ergebnisgewinnung ein konservatives Vorgehen zu wählen.**

#### **5. Allgemeine Einwendungen:**

**91 Durch die Wahl des Gutachters Lohmeyer ist keine ausreichende Schadensersatzregelung sichergestellt. Die Straßenbauverwaltung stützt sich insbesondere auf die Firma des Gutachters Lohmeyer in der Rechtsform einer GmbH & Co KG mit seinen beschränkten Regressmöglichkeiten. Dadurch wird die Position der betroffenen Bürger massiv beeinträchtigt.**

**92 Den beteiligten Akteuren an der A40-Planung fehlt die persönliche und fachliche Zuverlässigkeit (Einzelheiten: Nachzureichende Dokumentation).**

**93 Bei der Westkreuzplanung handelt es sich insbesondere um eine Planung des fachlich ungeeigneten Bochumer Verkehrsplaners Waning, der inzwischen auch Insolvenz angemeldet hat (Einzelheiten: Nachzureichende Dokumentation).**