



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

6. August 2003

59821 Arnsberg

Einwendungen

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

gegen die

Planfeststellung für den Neubau der A 44 - Querspange Bochum -

von Bau-km 19 + 980 (Anschlussstelle Universitätsstraße ca. 100 m westlich der K 3) bis Bau-km 23 + 300 (ca. 510 m östlich der Schattbachstraße) hier: Verlängerung des Planfeststellungsabschnittes für den Neubau der A 44 von Bau-km 22 + 830 bis Bau-km 23 + 300 (ca. 510 m östlich der Schattbachstraße) auf dem Gebiet der Stadt Bochum, Gemarkung Laer, Querenburg und Sevinghausen sowie den mit der Straßenbaumaßnahme im Zusammenhang stehenden Folgemaßnahmen

- **Deckblatt I** zur Änderung der vom 05.02. bis 04.03.2002 ausgelegten Planunterlagen

Planfeststellung für den Neubau der A 44 von Bau-km 19 + 980 (Anschlussstelle Universitätsstraße (K 3) bis Bau-km 23 + 300 (westlich des Autobahnkreuzes Bochum/Witten) einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter auf dem Gebiet der Stadt Bochum, Gemarkung Altenbochum, Flur 3, 9, 13, 14; Gemarkung Laer, Flur 2, 3, 4, 5, 6, 7; Gemarkung Querenburg, Flur 8, 9, 11, 12; Gemarkung Wiemelhausen, Flur 7, 8, 9, 10, 11, 20, 36, 37; Gemarkung Sevinghausen, Flur 6

- **Deckblatt II** Schadstoffbelastungen an Straßen (lufthygienische Untersuchungen, Neubau der A 44 in Bochum vom März 2003) –

gemäß Öffentlicher Bekanntmachung Nr. 51/03 der Stadt Bochum

INHALT

	Seite	Ziffern
Vorwort	3 - 5	
1 Einwendungen zum Verfahren	6 – 8	1 - 3
1.1 Einwendungen zur „Öffentlichen Bekanntmachung“	8 - 23	4 - 46
2 Einwendungen zum Deckblatt I	23 - 24	47 - 49
2.1 Einwendungen zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 13.3.0)	24 - 31	50 - 66
2.2 Einwendungen zum Entwässerungsplan	31 - 36	67 - 77
3 Einwendungen zum Deckblatt II	36	78
3.1 Einwendungen zum Verfahrensablauf	36 -41	79 - 87
3.2 Einwendungen gegen die Unterlage 14a	41 - 43	88 - 96
3.3 Einwendungen gegen das Gutachten	43 - 62	97 - 168
Die Unterzeichnenden des Einwendungsschreibens		

Hiermit erheben wir, die unterzeichnenden und die in Bezug genommenen Bürgerinnen und Bürger ebenso wie Mitglieder der Bürgerinitiative *Bochum gegen die DüBoDo*, Einwendungen gegen Planung, Bau und Planfeststellung für den Neubau der A 44 sowie gegen die in der „Öffentlichen Bekanntmachung“ genannten bzw. in Bezug genommenen Unterlagen.

Unsere Einwendungen richten sich gegen jede Neubauart der A 44, 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. In dieser Situation halten wir es für einen kaum zu überbietenden Schildbürgerstreich, zusätzlichen überregionalen, nationalen oder gar internationalen Verkehr mitten durch einen ohnehin schon überlasteten 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 Neubau der A 44 wäre als solcher sachgerecht, zeigt die vorgelegte Planung derartig viele Rechtsbrüche, Unzulänglichkeiten und Fehler, dass der Ausbau der A 44 jedenfalls **so** unter keinen Umständen realisiert werden kann und darf.

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

Soweit in unserem Einwendungsschreiben Änderungs- und / oder Verbesserungsvorschläge bei einer Realisierung gemacht werden, bedeutet dies keine Zustimmung zum Neubau der A 44, 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 Erho-

lung, 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 44 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 A 44 von Baukilometer 19+980 bis Baukilometer 22+860 gemäß öffentlicher Bekanntmachung Nr. 16/02 der Stadt Bochum,

- ☒ 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

- ☒ auf die Einwendungsschrift der Bürgerinitiative *Bochum gegen die DüBoDo* vom 26. Juni 2002 gegen die Planfeststellung für den sechsstreifigen Ausbau der A 40 westl. AS Bochum Stahlhausen bis östl. AS Bochum Stahlhausen einschl. Umbau der AS Bochum-Stahlhausen und Anschluss des Donezk-Ringes (später ggfls. A 441) an die A 40 von Bau-km 3+100 bis Bau-km 5+550

- ☒ auf die Einwendungsschrift der Bürgerinitiative *Bochum gegen die DüBoDo* vom 5. Juli 2002, gerichtet an die Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 53, zum Aktenzeichen 53.32-02/02, Fischerstraße 2, 40477 Düsseldorf, gegen das Planfeststellungsverfahren gem. § 17 FStrG A 40, Ausbau der A 40 im Bereich der Anschlussstelle Gelsenkirchen von Bau-km 0 + 070,000 bis Bau-km 1 + 274,670 (Stadtgrenze Bochum) inklusive Anbindung der B 227

- ☒ sowie auf die Einwendung der Bürgerinitiative *Bochum gegen die DüBoDo* vom 31. Juli 2003, gerichtet an die Bezirksregierung Arnsberg, gegen die Planfeststellung für den 6-streifigen Ausbau der A 40 von Bau-km 0 + 000 (Stadtgrenze

ze Bochum/Essen) bis Bau-km 3 + 100 (ca. 600 m östlich der Anschlussstelle Dückerweg) einschließlich weiterer Maßnahmen und der notwendigen Folge-
maßnahmen an Verkehrswegen und Anlagen Dritter sowie der landschaftspfle-
gerischen 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 aus-
gelegten Planunterlagen; Schadstoffbelastungen an Straßen (lufthygienische
Untersuchung 6-streifiger Ausbau der A 40 in Bochum-Wattenscheid vom Ja-
nuar 2003)

Diese Einwendungsschreiben – die wir erneut als Anlage beifügen - machen wir zum
Bestandteil unserer heutigen Einwendungen. Das A 44-Verfahren ist u.a. auch über die
„Bochumer Lösung“ mit dem A 40-Verfahren verbunden. Unabhängig davon stellen
diese rechtswidrig auseinander gerissenen Verfahren auch eine rechtliche und sachli-
che Einheit dar.

**Die bisherigen Einwendungen gegen die A 44 machen wir ausdrücklich auch
geltend für die Verlängerung des Planfeststellungsabschnitts von
Bau-km 22+860 bis Bau-km 23+300.**

Die Bürgerinitiative *Bochum gegen die DüBoDo* hat die Einwendungen auch im Auftra-
ge derjenigen Bochumer Bürgerinnen und Bürger erstellt, die in ihren Einwendungs-
schreiben die Einwendungen der Bürgerinitiative *Bochum gegen die DüBoDo* ausdrück-
lich zum Bestandteil ihrer eigenen Einwendungen gemacht haben. Es handelt sich bei
diesem - auf Rationalisierung abgestellten - Schriftsatz also auch um die direkten Ein-
wendungen dieser Bürgerinnen und Bürger.

Die Realisierung der vorgelegten, unverantwortlichen Planung führt zu weiteren massi-
ven Gesundheitsschädigungen bis hin zu potentiellen Todesfolgen bei der Bevölkerung,
die entlang der A 44- und A 40-Trassen und in deren großflächigen Einzugsbereichen
leben muss.

**Wir weisen noch einmal nachdrücklich darauf hin, dass die Bürgerinitiative
Bochum gegen die DüBoDo und betroffene Bürgerinnen und Bürger alle Pla-
ner, Erbauer und politisch Verantwortlichen *persönlich* für die schädlichen
Folgen dieses Autobahneubaus verantwortlich machen werden.**

1. Einwendungen zum Verfahren

1 Eine von der im Jahr 2002 durchgeführten Auslegung getrennte Auslegung der durch Deckblatt I ausgewiesenen Planänderung ist unzulässig.

Die bereits im Zeitraum 5.2. bis 4.3.02 ausgelegten Planunterlagen sollten Grundlage zur Planfeststellung für den Neubau der A 44 vom Bau-km 19+980 bis Bau-km 22+860 sein. Durch Deckblatt I erfolgt nunmehr eine Planergänzung für den Neubau der A 44 über Bau-km 22+860 hinaus bis Bau-km 23+300. Die Planergänzung stellt eine tiefgreifende Änderung der ursprünglichen Planung durch Ergänzung um einen weiteren Planabschnitt dar. Hierdurch wird ein erweiterter Kreis öffentlicher und privater Belange berührt.

Bei isolierter Festsetzung der beiden Abschnitte würde jede für sich eine unzulässige Abschnittsbildung darstellen. Sowohl dem ursprünglichen Abschnitt zwischen Bau-km 19+980 bis Bau-km 22+860 als auch dem jetzt durch Deckblatt 1 ausgewiesenen Bauabschnitt von Bau-km 22+860 bis Bau-km 23+300 würde ohne den jeweils anderen Abschnitt kein eigenständiger Verkehrswert zukommen. Jeder Abschnitt würde ohne den jeweils anderen Abschnitt in einem „toten Ende“ auslaufen. Entweder würde eine Verbindung zum Außenring oder eine solche zur A 44 fehlen.

Erst durch die Planergänzung gewinnt die bereits 2002 ausgelegte Abschnittsplanung der A 44 eine verkehrliche Bedeutung.

Die isolierte Auslegung der durch Deckblatt I ausgewiesenen Planergänzung würde der Konzeption des nunmehr festgelegten Gesamtabschnitts zum Neubau der A 44 zwischen Universitätsstrasse und A 44-Ausbauende zuwiderlaufen.

Nach Ergänzung der bisherigen Planung für den Abschnitt von Bau-km 22+860 bis Bau-km 23+300 ist ein vollständiges neues einheitliches Anhörungsverfahren für den Neubau der A 44 von Bau-km 19+980 bis Bau-km 23+300 durchzuführen.

2 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 und Bürger ausgeschlossen ist, ist angesichts der grundrechtlich geschützten Bedeutung dieser Rechtsgüter ein unerlässlicher Bestandteil 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 und Anwohnern entlang der geplanten A 44-Trasse die Gefahren für Leben und Gesundheit deutlich gemacht, die von diesem Autobahnneubau ausgehen. Dies war aufgrund der alten Unterlage nicht erkennbar.

3 Die Durchführung eines vollständigen neuen einheitlichen Anhörungsverfahrens für den Gesamtabschnitt zwischen Universitätsstrasse und A 44-Ausbauende ist auch unter Rechtsschutzgesichtspunkten erforderlich.

Die durch die erstmals in Deckblatt I ausgewiesene Planergänzung und die in Deckblatt II nachgereichte Planunterlage betroffenen Bürgerinnen und Bürger können nur im Falle eines einheitlichen neuen Auslegungsverfahrens Einwendungen gegen den Bereich zwischen Bau-km 19+980 bis Bau-km 22+860 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 bis Bau-km 23+300 wären aber auch die heute von dem Teilabschnitt zwischen Bau-km 22+860 und Bau-km 23+300 betroffenen Bürgerinnen und Bürger berechtigt gewesen, Einwendungen auch zu dem ursprünglich begrenzten Nachbarabschnitt zu erheben.**

Die nachträgliche Ergänzung des Planabschnitts bzw. die Vervollständigung der Planunterlagen vor Durchführung des Erörterungstermins – aber nach Ende der Einwendungsfrist zu dem ursprünglich isoliert ausgelegten, mit unvollständigen Unterlagen versehe-

nen Teilabschnitt - führt zu einer Rechtsschutzverkürzung – ja Rechtsschutzverweigerung für die nunmehr erstmals durch den erweiterten Planabschnitt bzw. nachgereichten Planunterlagen betroffenen Bürgerinnen und Bürger.

Eine isolierte Auslegung der Unterlagen für die einzelnen Planabschnitte würde „Salamitaktik in Reinkultur“ darstellen und wäre mit Art. 19 GG nicht vereinbar.

Zudem müssen betroffene Grundeigentümerinnen und –eigentümer 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 des Neubaus der A 44 vom Bau-km 19+980 bis Bau-km 23+300 zu erfolgen.

1.1 Einwendungen zur „Öffentlichen Bekanntmachung“

- 4 Insgesamt ist die „Öffentliche Bekanntmachung“ mit derartig vielen Unzulänglichkeiten, Täuschungsversuchen 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 zumindest handwerklichen Unzulänglichkeiten der „Öffentlichen Bekanntmachung“ korrespondieren mit der jedenfalls handwerklich unzulänglichen Planung.

In der „Öffentlichen Bekanntmachung“ wird ein bürokratisches Verwirrspiel betrieben mit dem Ziel, betroffene, aber juristisch unerfahrene Bürgerinnen und Bürger zu verunsichern, zu täuschen und zu juristisch falschem Verhalten zu verleiten.

Generell muss eine Öffentliche Bekanntmachung so abgefasst sein, dass der veröffentlichte Sachverhalt in Kurzform wahrheitsgemäß und ohne Täuschungen der Durchschnittsbürgerin und dem Durchschnittsbürger von deren Empfängerhorizont (vgl. § 130 BGB) her klarmacht, worum es geht.

Die Öffentliche Bekanntmachung hat eine der Bürgerin und dem Bürger dienende und keine verschleiernde Funktion.

Selbst technisch und sachlich komplizierte Sachverhalte können – anders als bei dieser beanstandeten „Öffentlichen Bekanntmachung“ – wahrheitsgemäß, ohne Irreführung und allgemeinverständlich dargestellt werden, auch in Kurzform. Hierfür gibt es genügend Beispiele.

Es kommt erschwerend hinzu, dass gleichartige Fehler in allen bisherigen Einwendungsschreiben der Bürgerinitiative Bochum gegen die DüBoDo gerügt worden sind, die Öffentliche Hand gleichwohl die Fehler beharrlich fortsetzt.

5 Die „Öffentliche Bekanntmachung“ ist auch deshalb fehlerhaft, weil sie keine Aufklärung darüber enthält, warum der „Planfeststellungsabschnitt“ verlängert werden soll.

Bislang hat die Straßenbauverwaltung immer behauptet, es läge dort schon ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor.

6 Die „Öffentliche Bekanntmachung“ des Vorhabens ist zwar in der „Westdeutschen Allgemeinen Zeitung“ und in den „Ruhr-Nachrichten“ publiziert. Dies reicht aber nicht aus.

7 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.

8 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.“

9 Die „Öffentliche Bekanntmachung“ ist auch bezüglich der Bezeichnung „Querspange Bochum“ irreführend.

Bei der Formulierung „Querspange Bochum“ handelt es sich um einen Propagandabegriff von Herrn Clement mit der Zielrichtung, die Öffentlichkeit zu verwirren. Richtigerweise hätte in der „Öffentlichen Bekanntmachung“ in diesem Kontext zumindest darauf hingewiesen werden müssen, dass es sich bei dem Bauvorhaben um einen Teil der „DüBoDo“ handelt. Denn unter diesem Begriff ist diese Autobahn seit Jahrzehnten bekannt und auch in den Planfeststellungsbeschluss vom 24.01.1969 rechtsförmlich eingeführt (vgl. dessen Seite 4 und weitere dortige Stellen).

Auch bei dem Planfeststellungsverfahren für den Neubau der A 44 in den 70er Jahren zwischen Markstraße und Höfstraße von Bau-Kilometer 22,008 bis Bau-Kilometer 22,860 wurde sowohl von der Straßenbauverwaltung als auch vom Regierungspräsidenten Arnsberg (53.3.10.1-14 vom 28. September 1978) vom Bau der „A 44 (Dü-Bo-Do)“ gesprochen.

Auch im Flächennutzungsplan der Stadt Bochum ist der Trassenabschnitt von westlich der Königsallee bis zur Stadtgrenze Bochum/Hattingen als strichpunktierte Linie mit der

Bezeichnung „Planung der A 44 (DüBoDo)“ dargestellt. Die Bezeichnung „DüBoDo“ hätte also in die „Öffentliche Bekanntmachung“ mit aufgenommen werden müssen.

Die Neufirmierung von „DüBoDo“ zu „Querspange Bochum“ ist deswegen erfolgt, um die Öffentlichkeit in die Irre zu führen. Herr Clement, die Stadt Bochum und die Parteien erzählen der Öffentlichkeit nämlich seit geraumer Zeit, die „DüBoDo“ sei tot. Die Bochumer Bürgerinnen und Bürger brauchten sich also keine Sorgen mehr zu machen. Richtig ist jedoch genau das Gegenteil.

Eine auf Täuschung abzielende öffentliche Bekanntmachung ist keine wirksame Bekanntmachung.

10 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 44 abzustellen. Bekanntlich haben alle Autobahnen, so auch die A 44, eine durchlaufende Kilometerbezeichnung. Diese ist in den einschlägigen amtlichen öffentlichen Karten verzeichnet und kann im Übrigen auch von jedem Nutzer beim Befahren der A 44 am Straßenrand abgelesen werden. Diese amtliche Bezeichnung wäre auch der richtige Bezugspunkt für eine öffentliche Bekanntmachung.

11 Die „Öffentliche Bekanntmachung“ ist auch deshalb fehlerhaft, weil in ihr behauptet wird, die Planfeststellung beziehe sich auf den „Bau - km 19 + 980 ... bis Bau - km 23+300“.

Hier wird also wider besseres Wissen behauptet, der Neubau beziehe sich auf Bau-Kilometer 882 bis Bau-Kilometer 323, also auf eine Länge von 559 km (!). Diese Aussage ist fehlerhaft und dient dem Ziel, die Öffentlichkeit zu verwirren.

Unabhängig davon, dass öffentliche Bekanntmachungen selbstverständlich nicht interpretationsbedürftig sein dürfen, ist die beanstandete öffentliche Bekanntmachung auch nicht interpretationsfähig: Denn dort heißt es eindeutig „km 19 + 980“. Demzufolge bezieht sich die Kilometerangabe sowohl auf die 19 als auch auf die 980. Maßstab ist der verobjektivierte Wortlaut.

Vorsorglich wird ausgeführt: Dem lässt sich auch nicht entgegenhalten, es handle sich um einen Schreibfehler in der „Öffentlichen Bekanntmachung“. Denn unabhängig davon, dass selbst die Korrektur eines Schreibfehlers die „Öffentliche Bekanntmachung“ zumindest nach dem 6. August 2003 nicht retten könnte, liegt auch kein Schreibfehler vor. Denn die von uns angegriffenen Kilometerbezeichnungen finden sich durchweg in allen (!) ausgelegten Planunterlagen.

Die Straßenbauverwaltung ging also bei der von uns angegriffenen Bezeichnung vorsätzlich und systematisch vor.

12 Die fehlerhafte Kilometerbezeichnung lässt sich auch nicht - dies sei vorsorglich angemerkt - durch eine etwaige Behauptung der Straßenbauverwaltung heilen, eine derartig kuriose Schreibweise sei im Straßenbau üblich.

Zum einen ist ein derartiges Argument untauglich, weil sich auch die Straßenbauverwaltung an die üblichen Bezeichnungen halten muss. Dies weiß auch die Straßenbauverwaltung und praktiziert auch ansonsten so. Dies ergibt sich z. B. aus dem Planfeststellungsbeschluss des Ministers für Wohnungsbau und öffentliche Arbeiten des Landes Nordrhein-Westfalen (- IV A 3 -32 - 03/252 - 3310/68) vom 24.01.1969 und durch den Planfeststellungsbeschluss des gleichen Ministers vom 18. Februar 1968 (IV A 3-32-03/235-215/68). Bei diesen Planfeststellungsbeschlüssen handelt es sich um die „Ersatz-Bundesstraße 51“ (heute A 43) und das sich im jetzigen Planfeststellungsverfahren befindliche anschließende Stück der DüBoDo. Dort ist ausgeführt, dass es sich dabei um den „Bau-km 1,500 bis Bau-km 5,45“ und um den „Bau-km 5,450 bis Bau-km 9,736“ handelt.

Auch bei dem Planfeststellungsverfahren vom März 1976 für den Neubau der A 44 zwischen Markstraße und Höfestraße von Bau-Kilometer 22,008 bis Bau-Kilometer 22,860 hat die Straßenbauverwaltung ebenso wie der Regierungspräsident in Arnsberg bei dem von ihm durchgeführten Erörterungsverfahren ein Komma eingesetzt.

Der Straßenbauverwaltung ist die Bedeutung eines Kommas also durchaus geläufig. Sie weiß auch, dass ein „Komma“ nicht dasselbe ist wie ein „Plus“. Durch eine Verwechslung von „Komma“, „Plus“, „Minus“ etc. werden ganze Rechenwerke fragwürdig.

13 Vorsorglich bezweifeln wir die Richtigkeit von allen rechnerischen und bezeichnungsmäßigen Angaben der Straßenbauverwaltung in allen ausgelegten Text- und Planunterlagen.

Wenn die Straßenbauverwaltung „Komma“ meint, aber „plus“ schreibt und dies nicht nur als einmaligen Schreibfehler, sondern permanent in der Gesamtheit der Unterlagen, kann es sich nur um einen Versuch zur Verwirrung und Täuschung der Betroffenen handeln.

Da in der „Öffentliche Bekanntmachung“ die Bürgerinnen und Bürger mit Einwendungsausschluss bedroht werden, bleibt nichts anderes übrig, als innerhalb der zu kurzen Einwendungsfrist das gesamte Rechenwerk in den ausgelegten Unterlagen in Frage zu stellen.

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

15 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 einzige 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.

16 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 diese außenstehenden Bürgerinnen und Bürger auch die verwaltungsgerichtliche Klagebefugnis haben. Nur ist dies keine Frage der Einwendung, sondern die Frage einer etwaigen späteren Klage im verwaltungsgerichtlichen Verfahren.

17 Es ist völlig unklar, was unter „Maß der Beeinträchtigung“ zu verstehen ist.

Im Übrigen ist die Einwendungszeit viel zu kurz, um darüber ins Einzelne gehende Ausführungen machen zu können.

18 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.

19 Unzutreffend ist der in der „Öffentlichen Bekanntmachung“ behauptete Einwendungsausschluss jedenfalls für A 44-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.

20 **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.**

21 **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.

22 **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

zont“ 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.

- 23 **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“.

- 24 **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.

- 25 **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“ z.B. 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 Leute 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.

26 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.

27 Die „Öffentliche Bekanntmachung“ ist auch insoweit fehlerhaft, als im fettgedruckten Teil auf „K 3“ verwiesen wird

„K 3“ ist bislang als Reinigungsmittel oder als „3. Kommissariat“ der Kriminalpolizei bekannt, nicht jedoch beim Fernstraßenbau.

Etwas anderes ergibt sich auch nicht dadurch, dass später in der „Öffentlichen Bekanntmachung“ die Universitätsstraße als „K 3“ definiert wird. Denn oben im Fettdruck wird die Universitätsstraße als „ca. 100 m westlich der K 3“ definiert. **Demnach läge die Universitätsstraße ca. 100 m von sich selbst entfernt!**

28 Fehlerhaft ist die „Öffentliche Bekanntmachung“ auch insoweit, als sie auf den Neubau der A 44 auch in „Sevinghausen“ in Wattenscheid verweist, wo keine A 44 geplant ist.

29 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, zeugt von Befangenheit und soll der Täuschung der Bürgerinnen und Bürger über die Rechtslage dienen.

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 Neubau der A 44 gleichwohl in jedem Fall – auch gegen die geltende Rechtsordnung - 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 44-Neubau bestätigt und den in jedem Falle erfolgenden Planfeststellungsbeschluss verbal vorweggenommen.

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

30 Die „Öffentliche Bekanntmachung“ für eine Planfeststellung aufgrund der vorgelegten Planung ist auch deshalb rechtswidrig, weil ein hier geplanter Feststellungsabschnitt in einer Länge von nur 440 Metern nach dem Bundesfernstraßengesetz zu kurz ist.

Das Fernstraßenrecht geht davon aus, dass es sich auch um Fernstraßen handelt. Gleichwohl verlangt das geltende Recht nicht, dass eine Autobahn zugleich in einem Stück etwa von Aachen bis nach Kassel planfestgestellt werden muss. Selbstverständlich lassen sich in legaler Weise auch Abschnitte bilden. Sie müssen aber jeweils u.a. eine Mindestabschnittslänge besitzen, die der Straße auch einen Fernstraßencharakter verleiht. Insbesondere dürfen diese Teilabschnitte nicht die Länge von lediglich einer Dorfstraße besitzen.

Die Teilabschnitte dürfen auch deshalb nicht zu kurz bemessen sein, um den Rechtsschutz der Bürger nicht zu beeinträchtigen. Insbesondere ist auch die praktizierte „Salami-Taktik“ rechtswidrig. Diese wird von uns, allen einschlägigen weiteren Bürgerinnen und Bürgern, von allen Bürgerinitiativen, ebenso auch von vielen kommunalen und staatlichen Stellen, aber auch von den Gerichten bereits seit 3 Jahrzehnten kritisiert. Mit der Salami-Taktik bezweckt die Straßenbauverwaltung in illegaler Weise, die Einheitsfront der anliegenden Bürgerinnen und Bürger aufzureißen, zu zerschneiden und zu parzellieren. Insbesondere achtet die Landesstraßenbauverwaltung auch darauf, dass überall künstliche Zwangspunkte geschaffen werden mit der Folge, dass es jeweils angeblich nur um den so genannten „Lückenschluss“ geht. Diese Taktik praktiziert die Landesstraßenbauverwaltung auch im vorliegenden Fall.

Ein weiteres Mittel der Landesstraßenbauverwaltung mit der rechtswidrigen Zielrichtung, den Widerstand der Anlieger zu zerschlagen, ist dieses, die Abschnitte so kurz und jeweils so zu bilden, dass ein gerichtlicher Widerstand der Bürger illegal minimiert wird. Dies geschieht u. a. dadurch, dass die Abschnittsbildung so erfolgt, dass nach Möglichkeit nur wenige Anlieger fachlich, rechtlich, nervlich und finanziell in der Lage

sind, erfolgreich Widerstand zu leisten. Dies geschieht auch im vorliegenden Fall. Zweck dieser Vorgehensweise ist dann die offizielle Deklamation, angeblich seien alle für den Bau, nur ein einziger Querkopf sei dagegen. Das komplexe großräumige Sachproblem verkommt so zu einem individuellen Privatproblem.

- 31 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 44 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 Vorkaufsrecht, ist unzutreffend.

- 32 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.

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

- 34 Die Planung hätte auch in Witten ausgelegt werden müssen.**

- 35 Die „Öffentliche Bekanntmachung“ ist auch deshalb fehlerhaft, weil die Anschrift des genannten Einwendungsempfängers „Stadt Bochum“ nicht genannt wird.**

36 Die „Öffentliche Bekanntmachung“ ist auch deshalb fehlerhaft, weil dort ausgeführt ist, der Neubau der A 44 habe bereits im „März 2003“ stattgefunden. Dafür liege jetzt eine „lufthygienische Untersuchung“ vor. Diese Behauptungen sind unzutreffend.

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

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

Die Neuauslage der Schadstoffberechnung wurde verursacht durch schwere 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.

39 Die „Öffentliche Bekanntmachung“ unterscheidet zwischen zwei Deckblättern und „Deckblattunterlagen“.

Auch dies ist ein Versuch der Irreführung.

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

Durch Deckblätter können überhaupt keine Belange berührt werden. Vom Ergebnis her bedeutet die „Öffentliche Bekanntmachung“, dass überhaupt keine Einwendungen erhoben werden können.

41 In fehlerhafter Weise wird in der „Öffentlichen Bekanntmachung“ - und das auch noch in Fettdruck - 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.

42 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. dreigliedriger 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.

43 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 Staatssekretärsbene 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 in die erste Woche der großen Sommerferien gelegt, obwohl die neue „lufthygienische Untersuchung“ den Ämtern bereits im März 2003 vorlag.

- 44 **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 des Gesetzes.**
- 45 **Die „Öffentliche Bekanntmachung“ wurde in zu kleinem Buchstabentyp publiziert.**
- 46 **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 „Öffentlichen Bekanntmachung“ Nr. 51/03 informiert.**

2. Einwendungen zum Deckblatt I

- 47 **Deckblatt I enthält nicht die für eine Planfeststellung unerlässlichen Unterlagen.**

Es fehlen zumindest Übersichtshöhenpläne und Unterlagen über Bodenuntersuchungen.

48 Bei der Überplanung des in Deckblatt I ausgewiesenen Planabschnitts sind eigenständige Untersuchungen und Berechnungen für aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht erfolgt.

Der auf der Südseite des in Deckblatt 1 ausgewiesenen Abschnitts A 44 vorgesehene Lärmschutzwall ist nicht Gegenstand der Ergänzung in Deckblatt I. Dieser Lärmschutzwall war bereits rein vorsorglich über das Ende des 2002 ausgelegten Planabschnitts bei Bau-km 22+860 hinaus nach Südosten verlängert worden. Er wird in Deckblatt I als „vorgefunden“ behandelt. Ob und ggfls. inwieweit weitergehende aktive Lärmschutzmaßnahmen angedacht worden sind – insbesondere nördlich des in Deckblattes I ausgewiesenen Trassenabschnitts - ist aus den Unterlagen nicht ersichtlich.

49 In den Unterlagen zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Erläuterungsbericht Unterlage 13.1.0) und in den Unterlagen gemäß UVP-G (Unterlage 13.3.0) sind widersprüchliche Angaben zu den örtlichen Verhältnissen enthalten.

Während in Unterlage 13.1.0 ein Lärmschutzwall auf der Südseite des Trassenabschnitts ausgewiesen ist, wird in Anlage 13.3.0 auf der Nordseite des betrachteten Abschnitts ein Lärmschutzwall angeordnet.

2.1 Einwendungen zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 13.3.0)

50 Die vorgelegten Unterlagen gemäß UVPG zur Planfeststellung genügen nicht den gesetzlichen Anforderungen.

Die vorgelegten Unterlagen (Erläuterungsbericht und Landschaftspflegerischer Begleitplan zum Deckblatt I) sind flüchtig erstellt und im wesentlichen aus den Textbausteinen anderer Planungsunterlagen zusammengesetzt. Die Ausführungen sind stellenweise unpräzise, methodisch und inhaltlich fehlerhaft und genügen deshalb nicht den Anforderungen, die der Gesetzgeber an die Unterlagen gemäß UVPG stellt.

51 Der LBP ist allein deshalb mangelhaft, weil der Bestand nicht sachgerecht erfasst ist. (Bestandsplan mit Legende, Maßstab 1: 5000).

So ist z.B. im Bereich L3 unter der Bezeichnung HJ5 eine landwirtschaftliche Wiesenfläche und ein Waldstück als Garten mit geringer Bedeutung des Biotops erfasst. In der Legende fehlen Bezeichnungen (z.B. L4), im Bereich L4 ist der in das Feld hineinragende krautige Vegetationsstreifen HP5 mit falscher Breite eingezeichnet. Der LBP weist zwar Landschaftsschutzgebiete aus, erläutert dazu die Rechtsgrundlagen nicht, schützt mit den vorgesehenen Maßnahmen auch nicht die Landschaft, sondern baut sie künstlich um.

52 Die Aussagen der Planungsbehörde zur Bestandserfassung und -bewertung der Tierwelt im LPB (S. 1/2) und im Erläuterungsbericht (S. 4) sind nicht verwertbar, da sie auf keiner wissenschaftlichen Grundlage beruhen.

Nach Aussage des LBP sind eigenständige faunistische Untersuchungen nicht durchgeführt worden. Auf welcher Datenbasis die in der Folge getroffenen Aussagen zum Arteninventar der Fauna des Untersuchungsraumes beruhen, bleibt das Geheimnis der Planungsbehörde und wird im Erörterungstermin darzulegen sein. Da sie sich teilweise auch gar nicht auf das Untersuchungsgebiet beziehen, liegt der Gedanke nahe, dass hier der Einfachheit halber Textbausteine des ursprünglichen Erläuterungsberichtes zusammengeschnitten wurden. Das Vorgehen der Planungsbehörde ist unwissenschaftlich und in keiner Weise geeignet, die Umweltverträglichkeit der Straßenplanung zu beurteilen.

53 Die Planungsunterlagen gemäß UVPG sind unvollständig.

Aus den vorgelegten Unterlagen geht nicht hervor, in welchem Maße die Umwelt im Plangebiet durch die bereits durchgeführten Baumaßnahmen im Rahmen der Planfeststellung von 1968 (Erdbaumaßnahmen und Dammschüttungen) beeinträchtigt wurde. Hier hat im Zusammenhang mit der geplanten Baumaßnahme eine Teilversiegelung des Bodens stattgefunden. **Aus den Planungsunterlagen ist nicht zu entnehmen, inwieweit dieser Eingriff ausgeglichen wurde.**

54 **Die Berechnung der Versiegelungsfläche ist irreführend und falsch.**

Die Berechnung der Versiegelungsfläche geht von einer Versiegelung teilversiegelter Flächen im Umfang von 9810 qm aus, die im Verhältnis 1: 0.5 kompensiert werden sollen. Diese Rechnung ist insoweit irreführend als sie unterschlägt, dass die Teilversiegelung eine Folge der bereits durchgeführten Baumaßnahmen im Zuge der Planfeststellung von 1968 ist und somit im direkten Zusammenhang mit der vorliegenden Planung zu sehen ist. Dementsprechend hätte in den Planungsunterlagen dargestellt werden müssen, wodurch die Teilversiegelung im Zuge der „alten“ Planung ausgeglichen wurde. Wir erwarten hierzu konkrete Aussagen im Erörterungstermin.

Sollte ein Ausgleich damals nicht erfolgt sein, ist für die aktuelle Planung von einer vollständigen Versiegelung auszugehen, die entsprechend im Verhältnis 1:1 kompensiert werden müsste, was eine Verdoppelung der Flächen der entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen erforderlich macht.

55 **Im UVPG Ergänzungsbericht Anlage 13.3.0 wird auf Seite 1 festgestellt: „Die erforderlichen Erdbaumaßnahmen und Dammschüttungen für den Abschnitt (gemeint ist ein 440 m langes Teilstück) wurden schon im Zuge des Baus des bestehenden Abschnitts A 44 durchgeführt.“ Diese Aussage ist falsch und zeigt die mangelhafte Bestandsaufnahme. Es wird hier suggeriert, es seien keine Erdarbeiten mehr zu machen und es seien für das fragliche Teilstück bereits genehmigungsrechtliche Pflöcke gesetzt.**

Zum einen hat die UVPG keinen Auftrag und keine Kompetenz zu beurteilen, welche Erdbaumaßnahmen für den Bau der A 44 erforderlich sind. Zum anderen bestreiten wir, dass sich die erfolgten Erdbaumaßnahmen auf das gesamte Teilstück von 440 Metern beziehen. Zum dritten hat sich die Planung seit 1968 inzwischen geändert, so dass weitere Erdbaumaßnahmen erforderlich sind. Schließlich lagern auf der besagten Trasse mehr als 1000 m³ Mutterboden, Schreddermaterial usw. Außerdem wachsen zahlreiche Bäume und Sträucher auf dem Trassenabschnitt, die den Schotteruntergrund durchwurzelt haben. Im weiteren ist ein Reitplatz angelegt. All dies zeigt, dass die UVPG nicht mit sachlicher Zielsetzung und arbeitsintensiver Bestandsaufnahme, sondern als Schreibtischtat entstanden ist. Eine derart angelegte UVPG ist wertlos.

56 Der UVPG Ergänzungsbericht Anlage 13.3.0 stellt auf Seite 4 fest, dass das Ergänzungsgebiet als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen ist. Aus dieser Feststellung werden im Verlauf der UVPG aber keine Konsequenzen gezogen.

57 Der UVPG Ergänzungsbericht Anlage 13.3.0 stellt auf Seite 6 fest: „Bedeutungsame Kaltluftbewegungen treten im Ergänzungsraum nicht auf.“ Wenn das richtig ist, dann muss die Untersuchung der Schadstoffbelastungen auf diesen Aspekt besonders eingehen.

Da die mangelhafte Kaltluftabfuhr und die vielfach stehende Luft im Schattbachtal in der Untersuchung zur Schadstoffbelastung keinen Niederschlag gefunden haben, obwohl dieser Aspekt bei der Beurteilung der Immissionen von herausragender Bedeutung ist, muss man auch dem Bericht zur lufthygienischen Untersuchung mangelhafte Datensammlung vorwerfen und die gewonnenen Ergebnisse in Frage stellen.

58 Der UVPG Ergänzungsbericht Anlage 13.3.0 kommt auf Seite 9 zu der Feststellung „Trotzdem verbleibt eine Überschreitung der als Vorsorgewerte definierten Werte der DIN 18005 und somit eine Beeinträchtigung der Wohn- und Wohnumfeldfunktion im Ergänzungsraum i.S. des UVPG durch erhöhte Lärmeinträge.“ Diese Feststellung zeigt, dass die Planung der Querspange insgesamt fehlerhaft ist und den Belangen der Anwohner nicht ausreichend Rechnung getragen wird.

In verschiedenen zuvor genannten Punkten haben wir bereits aufgezeigt, wie sich die Lärmimmissionen verringern lassen (z.B. Tunnellösung der Trasse unter der B 226, mindestens aber Tieflage, Lärmschutzwälle von mindestens 6 m Höhe über der Fahrbahndecke, Einbau von stärkeren Kurven und Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h, Verschwenkung der Trasse im Bereich von km 22+860 nach Norden usw.).

Wir haben kein Verständnis dafür, dass die Planung den Belangen der Anwohner nicht ausreichend Rechnung trägt.

59 21. Der UVPG Ergänzungsbericht Anlage 13.3.0 ist tendenziös abgefasst.

Dies erkennt man beispielsweise an dem folgenden Widerspruch: Im UVPG Ergänzungsbericht Anlage 13.3.0 wird auf Seite 10 in Tabelle 6 die Landschaftsbildqualität und Empfindlichkeit als hoch, auf Seite 11 dann - nach Zerstörung des Landschaftsbilds durch die A 44 - aber ausgeführt: „Erhebliche zusätzliche Beeinträchtigungen der natürlichen Erholungseignung sind nicht zu erwarten.“ Wenn eine lärmende, stinkende Autobahn in Hochlage, die das Landschaftsbild zerstört, die natürliche Erholungseignung einer Landschaft, in der zur Zeit noch Lärmimmissionen von Kurorten herrschen, nicht beeinträchtigt, dann hat der Auftraggeber des Gutachtens anscheinend das Ergebnis diktiert.

60 Im UVPG Ergänzungsbericht Anlage 13.3.0 werden auf Seite 11 unzureichende Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Umweltauswirkungen vorgeschlagen.

Die Lärmschutzwälle bzw. Lärmschutzwände haben nicht die erforderliche Höhe. Die Effizienz einer 3 m hohen Lärmschutzwand ist schon deshalb zu gering, weil zahlreiche Lastwagen höher sind. Die Anbindung zwischen Lärmschutzwand und -wall im Bereich der Brücke über die Schattbachstraße erscheint auf der Planskizze nicht lückenlos, so dass zusätzlich noch Lärmfenster entstehen.

Die Versickerungsmulden an den Böschungen schützen das für die Gräfte von Haus Laer benötigte Grundwasser nicht vor Schadstoffeintrag.

Das Fahrbahnwasser wird unzureichend gedrosselt in den Schattbach abgeführt. Hier herrscht das Motto „Nach mir die Sintflut“. Eine Untersuchung, ob der Schattbach und der Ölbach die Wassermassen überhaupt verkraften können, wird nicht vorgenommen.

61 Die Eingrenzung des Untersuchungsgebietes für den LPB auf „100-200m südlich der geplanten Trasse“ ist unzureichend.

Die Eingrenzung reicht in keiner Weise aus, um alle erheblichen und nachhaltigen Auswirkungen auf die Wert- und Funktionselemente des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen zu ermitteln. Die Begründung mit der bestehenden Vorbelastung ist nicht nachvollziehbar und bedarf einer gesonderten Erläuterung im Erörterungstermin.

62 Die vorgelegte Planung ist fehlerhaft, weil der vollständigen Versiegelung von 9810 qm keine Entsiegelung von Flächen entsprechender Größe entgegensteht.

Die der Versiegelungsfläche entgegengestellte Entsiegelung von ca. 2045 qm erfolgt überwiegend ohne einen räumlichen Zusammenhang zum Untersuchungsgebiet und fällt vom Umfang her viel zu dürftig aus. Auch im räumlichen Zusammenhang böten sich eine Vielzahl von vollversiegelten Flächen zur Entsiegelung an, wie z.B. die asphaltgedeckten Schulhöfe nahezu aller Schulen des Bochumer Südens.

Die vorgelegte Planung legt den Verdacht nahe, dass nach solchen Flächen gar nicht ernsthaft gesucht wurde, da die Planung einer Ausgleichsmaßnahme aus Kostengründen vorgezogen wurde.

Diese Vorgehensweise der Planungsbehörde stellt einen schwerwiegenden Mangel der vorgelegten Planung dar.

63 Die für die Ausgleichsmaßnahmen 22 A und 23 A vorgesehenen Flächen sind hierfür in keiner Form geeignet.

Die für die Ausgleichsmaßnahmen vorgesehenen Flächen liegen unmittelbar an der A 44, im direkten Einflussbereich aller hierdurch entstehenden Umweltbelastungen. Die Flächen sind verlärmte, durch Luftverschmutzung und Schadstoffemissionen in höchstem Maße belastet und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen entwertet. Eine „Inwertsetzung“ dieser Flächen durch Gehölzpflanzungen ist ökonomischer und ökologischer Unsinn, der in keiner Weise die Eingriffe in Natur und Landschaft durch die Planungsbehörde zu kompensieren vermag.

64 Im LBP ist (S. 9) vorgesehen, „die Inanspruchnahme von Weideflächen ... durch die Neuanlage von naturnahen Gehölzflächen auf Ackerflächen auszugleichen“. Ein solcher Ausgleich ist sachfremd.

Auf den fraglichen, z.Z. extensiv genutzten Weiden grasen Pferde; dieser Anblick gehört im Schattbachtal zum Landschaftsbild. Die Weiden eröffnen dem Auge Weite, grasende Pferde wirken beruhigend und laden zum Verweilen und Beobachten ein.

Freizeitgestaltung mit dem Pferd ist in Wohnortnähe auch aus ökologischen Gründen besonders sinnvoll.

Pferde fressen keine Gehölze, können also auf den Ausgleichsflächen nicht mehr gehalten werden, Bäume versperren den Blick und behindern den Kaltluftabfluss im Schattbachtal. Ein Ausgleich von Weiden mit Pferden durch lediglich durch Bäume neben der Autobahn ist also nicht angemessen.

65 Die Ausgleichsmaßnahmen auf Ackerflächen in Form von einheimischen Gehölzen sind in ihrer Gesamtheit einseitig. Ökologische, landwirtschaftliche Nutzung mit großer Vielfalt der Kulturen erhält die bestehende Artenvielfalt besser als Aufforstungsflächen, die sich nach wenigen Jahren zu artenarmen „Stangenholzwäldern“ entwickeln. Der LBP unterstützt also gerade das, was er verhindern soll: die ökologische Einfalt.

Der Rückgang der Artenvielfalt auf Aufforstungsflächen lässt sich in der näheren Umgebung an verschiedenen Stellen beobachten. In einem solchen Stangenholzwald verschwindet die Krautschicht nach kurzer Zeit, innerhalb des Stangenholzes gibt es für Tiere wegen der fehlenden Krautschicht weder Deckung noch Nahrung. Diese Entwicklung ist zwangsläufig schon deshalb, weil ausdrücklich keine Pflegemaßnahmen (z.B. Pflegeschritte nach 10 Jahren, Herausnahme von 50 % der Gehölze) in den Aufforstungsflächen vorgesehen sind. So verschwinden Hasen und Rebhühner ebenso wie wärmebedürftige Reptilien und Insekten überall dort, wo die Vielzahl der Bäume durch Beschattung zu einem kühlen Waldboden und zum Verschwinden der Krautschicht, d.h. hier auch zur Nahrungs-Verknappung führt. Zahlreiche bodenständige Tierarten sind auf freien Blick (Einhaltung der Fluchtdistanz, z.B. Rebhuhn, Feldhase) und eine variabel zusammengesetzte Krautschicht als Nahrungsgrundlage angewiesen. Auch der im LBP erwähnte Grünspecht ernährt sich zu einem erheblichen Teil von Ameisen, die er in Parklandschaften auf warmem Untergrund am Boden findet. Die im LBP vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigen derartige Erkenntnisse nicht, weil keine detaillierte faunistische Bestandsaufnahme gemacht worden ist und weil offenbar die unwissenschaftliche Ideologie „Baum ist ökologischer als Kraut“ Platz gegriffen hat. Dass unnötig Arbeitsplätze in der Landwirtschaft und bei der Pflege der Kulturlandschaft durch die Ausgleichsmaßnahmen vernichtet werden, ist ein weiterer nicht hinzunehmender Aspekt.

- 66 Die Entsiegelung des Sevinghauser Weges in Wattenscheid ist begrüßenswert; es ist aber keine sinnvolle Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme für die mit dem Autobahnbau in Laer und Querenburg verbunden Eingriffe in die Natur.**

Weder Fledermäuse noch Bewohner der Stadtteile Laer, Querenburg und Ümmingen haben etwas von einer Ersatzmaßnahme auf der anderen Seite der Innenstadt, d.h. in ca. 10 km Entfernung.

2.2 Einwendungen zum Entwässerungsplan

- 67 Zunächst widersprechen wir den Angaben in der Unterlage 11.1.III, in der auf Seite 1 behauptet wird, der Ölbach diene zur offenen Ableitung von Schmutzwasser.**

Richtig ist vielmehr, dass auch im Ölbach das Trennsystem eingeführt ist: Der verrohrte Teil führt Schmutzwasser, der offene Teil führt Regen- und Grundwasser ab. Dies ist bei der Planung der Entwässerung der A 44 u.a. deshalb von Belang, weil hier Wasser anfällt, das nach Regen- und Schmutzwasser zu trennen ist und entsprechend getrennt abgeführt bzw. behandelt werden muss. Wenn bereits in der Darstellung des Ist - Zustands Fehler auftreten, dann sind Folgefehler bei der Wasserableitung zwangsläufig.

- 68 Die Einleitung der Oberflächenabwässer gefährdet die Umwelt und wird nicht dementsprechend ausgeglichen.**

Die Entwässerung der versiegelten Flächen der Straßenbaumaßnahme soll über den Schattbach erfolgen, der über den Ölbach zur Ruhr hin entwässert. Der LBP führt auf Seite 9 an, dass das Niederschlagswasser der Fahrbahnen „größtenteils“ in Regenrückhaltebecken aufgefangen werde. Neben der interessanten Frage, wo denn der kleinere Teil verbleibt und um einen wie großen Anteil es sich handelt, die im Erörterungstermin zu klären ist, kommt es durch die Straßenbaumaßnahme zu einem erheblichen und zusätzlichen Eintrag von Schadstoffen in das Gewässersystem der Ruhr.

Gegen diese vorsätzlich geplante Umweltbelastung wird Einspruch erhoben. Die Planungsbehörde entledigt sich der von ihr selbst erzeugten Belastungsprobleme auf Kos-

ten der Umwelt, ohne Planungsüberlegungen für Minimierung und Ausgleich dieser Eingriffe anzustellen.

69 Die in die Berechnung eingegangene Regenspende von 120 l/sec und das Einstauvolumen des Rückhaltebeckens ist für diesen Standort zu optimistisch angenommen, hier wird schöngerechnet.

Die Schönrechnung zeigt sich auch darin, dass im Vergleich zur Planung, die im Frühjahr 2002 auslag, das Rückhaltevolumen des Regenrückhaltebeckens trotz eines größeren Einzugsgebietes nicht entsprechend vergrößert ist und die abführenden Rohre mit DN 700 bzw. DN 800 zu groß gewählt sind. Da der Schattbach, in den das RRB entwässert, in dem betrachteten Abschnitt bereits jetzt überlastet ist und immer wieder auf das Frielinghaus- Grundstück überläuft, sind regelmäßig auftretende Überschwemmungsereignisse zu Lasten der Frielinghaus-Grundstücke vorprogrammiert.

70 Der Notüberlauf des Regenrückhaltebeckens springt wegen des zu geringen Einstauvolumens zu häufig an. „Not“ ist also regelmäßig mehrfach im Jahr.

Die Berechnung des notwendigen Rückhaltevolumens fußt auf Annahme einer Niederschlagshöhe von 11,9 l/m² in 10 Minuten und der darauf aufbauenden Tabelle. Im Einzugsgebiet wurden beispielsweise am 17.06.1986 in 10 Minuten 54 l/m² gemessen, in einer Stunde über 100 l/m². Auch wenn die Dimensionierung des Regenwasserabfuhrsystems nicht jeden denkbaren Katastrophenregen aufnehmen muss, so sollte sie sich doch an den tatsächlich aufgetretenen Regenereignissen orientieren und nicht in diesem Zusammenhang irrelevante Statistiken zur Berechnung heranziehen.

Die vorgebrachten Einwände werden auch dadurch gestützt, dass im Bereich des Schattbachs Renaturierungsmaßnahmen geplant sind. Sie werden durch die Art und Weise der geplanten Straßenentwässerung in ihrer ökologischen Wertigkeit gemindert.

71 Der UVPG Ergänzungsbericht Anlage 13.3.0 kommt auf Seite 10 zu dem Ergebnis, dass bedeutende Grundwasservorkommen nicht vorhanden seien. Diese Feststellung ist falsch.

Seit Jahrhunderten wird die Gräfte von Haus Laer von diesen Grundwasservorkommen gespeist. Beispielsweise am 5.08.2003 flossen pro Minute 48 Liter Wasser in die Gräfte von Haus Laer ein, obwohl es in diesem besonders heißen und trockenen Sommer bekanntlich seit Monaten keine nennenswerten Regen-Ereignisse gegeben hat, die das Grundwasser aufgefüllt haben könnten. Auch hier zeigt sich wieder, dass das Gutachten von Froelich und Sporbeck keine angemessene Bestandsaufnahme enthält.

72 Im UVPG Ergänzungsbericht Anlage 13.3.0 wird auf Seite 2 behauptet: „Der Schattbach und der Ölbach führen Schmutzwasser“. Diese Aussage ist falsch und zeigt die mangelhafte Bestandsaufnahme.

Insbesondere der Schattbach führt nach Auskunft des Tiefbauamtes - Herrn Ahlbach - nach der vor 5 Jahren erfolgten Renaturierung ausschließlich Regen- und Grundwasser. Die Wasserqualität wurde zuletzt im Mai dieses Jahres vom chemischen Untersuchungsamt überprüft und als gut charakterisiert. Dass der Schattbach nur zeitweise Wasser führt (d.h. in den Monaten Juni - August trocknet er im untersuchten Bereich in der Regel aus), haben die Verfasser der UVPG ebenfalls nicht gemerkt. Wenn die Bestandsaufnahme schon so offensichtlich mangelhaft ist, dann ist die darauf aufbauende UVPG ebenfalls mangelhaft und damit wertlos. Wertlos sind deshalb auch so entscheidende Aussagen wie „Im Ergänzungsraum finden sich keine Gebiete gemäß Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie“. Oder „Im Untersuchungsraum finden sich keine Gebiete gemäß Vogelschutz-Richtlinie“. Wer nicht gründlich untersucht, der findet natürlich auch nichts oder will nichts finden.

73 Es fehlt eine Untersuchung und Begründung dafür, weshalb die Trassenführung von km 22+860 - 23+300 gewählt worden ist. Diese Trassenführung führt nämlich sowohl für das Landschaftsbild als auch für die Verteilung der Schadstoffe als auch für die Verteilung von Lärm zu der anwohnerunfreundlichsten unter allen denkbaren Trassenvarianten westlich des o.g. Streckenabschnitts. Sie ist darüber hinaus die teuerste der anderen denkbaren Varianten.

Bei km 23+300 beginnt die Trasse auf einem Niveau von ca. 90,70 m über NN. Danach ist eine Steigung von z.T. über 2 % bis zur Schattbachstraße auf ein Niveau von über 95 m über NN vorgesehen. Wenn die Trasse auf dem Niveau von 90,70 Metern verbliebe oder noch geringfügig abgesenkt würde, könnte sie so in das Landschaftsbild

integriert werden, dass die Landschaftsprägenden, monströsen Brückenbauwerke und Dämme entfielen, der Flächenverbrauch ab km 22+860 bis zur Einmündung in den Sheffieldring bedeutend kleiner würde, die Lärmschutzwände und -wälle kleiner ausfielen, erheblich weniger Erdbewegungen notwendig würden, weniger Ausgleichsmaßnahmen erforderlich wären und sich dadurch natürlich auch erhebliche Kosten einsparen ließen. Brückenbauwerke wären dann nur noch für die zweispurigen Dorfstraßen notwendig.

Eine Untersuchung und Begründung für die Trassenführung ist auch deshalb notwendig, weil die bisher gewählte Trasse von km 23+300 bis km 22+860 als Begründung für die unsinnige Hochlage der A 44 von km 22+860 bis 19+980 und für die Trasse gedient hat, die bei km 22+860 viel zu weit südlich liegt.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Gutachten „Lärm“, „Schadstoffbelastung“ und „Landschaftspflegerische Begleitplanung“ die unsinnige Hochlage der Trasse zwischen km 22+860 und 19+980 besonders kritisch sehen. So stellt der UVPG Ergänzungsbericht Anlage 13.3.0 auf Seite 10 beispielsweise in Tabelle 6 die z.Z. bestehende hohe Landschaftsbildqualität und Empfindlichkeit fest, die durch die Hochlage der Trasse besonders stark gestört wird.

Auf eine weitere alternative Streckenführung wurde bereits in der Stellungnahme vom 2.04.2002 hingewiesen: Tunneltrasse unter der B 226. Auch für diese für alle Anwohner sicherlich beste unter den genannten Trassenführungen ist die Höhenlage von 90,70 m über NN bei km 23+300 ideal und sollte nicht angehoben werden.

74 Bei der Untersuchung der ökologischen Bodenfunktion kommt die LBP zu dem Ergebnis, dass das Grundwasser gut gegen Schadstoffeintrag geschützt sei. Diese Aussage ist eine Literatur-Schreibtischtat, sie berücksichtigt die vor Ort vorhandenen Grundwasserströme nicht.

Zweifellos stimmt diese Aussage im allgemeinen. Da an den Dammfüßen jedoch Versickerungsmulden vorgesehen sind und in unmittelbarer Nachbarschaft - z.T. 5 Meter südlich davon, z.T. unmittelbar unter den Mulden das Wasser für die Gräfte von Haus Laer über Drainagen und Isabellastollenseitenarme gesammelt wird, wird weitgehend ungefiltertes Wasser die Fischzuchtanlage und Tränke für Tiere verschmutzen.

75 Aus der Erkenntnis des LPB, dass sich im Schattbach und im Ölbachtal bei nächtlichem Strahlungswetter Kaltluftansammlungen bilden und dadurch mit erhöhter Gefahr der Nebelbildung zu rechnen ist, werden nicht die notwendigen Folgerungen gezogen.

So ignoriert das Gutachten „Lufthygienische Untersuchungen“ diesen Umstand ebenso wie die im Schattbachtal besonders niedrigen Windgeschwindigkeiten völlig, obwohl dies hier besonders relevant wäre und statistische Durchschnittswerte Untersuchungen, d.h. Messungen vor Ort, nicht ersetzen können. Als Beispiele für derartige Untersuchungen wären zu nennen:

- Häufigkeit der austauscharmen Wetterlagen;

- chemische Reaktionen der Luftschadstoffe mit Wassertröpfchen (z.B. NÜ2 reagiert mit Wassertröpfchen zu Salpetersäure, d.h. Anreicherung derartiger Schadstoffe unter den besonderen Bedingungen im Schattbachtal) und Auswirkung auf Mensch und Natur (u.a. Bodenversauerung)

- Aerosolbildung durch Anlagerung von Staub- und Rußpartikel an Wassertröpfchen und Verbleib unter den besonderen Verhältnissen im Schattbachtal

Das Gutachten zur Lufthygiene suggeriert nur deshalb Ungefährlichkeit, weil von Durchschnittswerten ausgegangen wird. Mit der gleichen Berechtigung könnte man den Landwirten nach der Missernte des letzten Jahres wegen übergroßer Regenmengen und Überschwemmungen sowie der Missernte wegen Trockenheit in diesem Jahr erklären, sie hätten doch wegen der durchschnittlich normalen Regenmenge auch mit durchschnittlichen Ernten in beiden Jahren zu rechnen.

Wegen dieses grob fehlerhaften wissenschaftlichen Ansatzes ziehen wir die Aussagen des Gutachtens zur Lufthygiene vom Ingenieurbüro Lohmeyer generell infrage und lehnen sie als tendenziös ab.

76 Im LPB wird behauptet, für den Schattbach seien von der Unterquerung der Höfstraße bis zur Einmündung in den Ölbach Renaturierungsmaßnahmen festgesetzt. In diesem Zusammenhang wird auf die Festsetzungskarte verwiesen. Dort können wir solche Renaturierungsmaßnahmen aber nur östlich

der Schattbachstraße feststellen, d.h. LBP und Karte widersprechen sich offensichtlich.

Eine solche Maßnahme wäre im übrigen im Bereich des Gutsgartens und des Friedhofs von Haus Laer ein Verstoß gegen allerlei andere Verordnungen, die hier z.Z. nicht näher ausgeführt sollen.

77 Da die bestehende BAB A 44 im Flächennutzungsplan als Fläche für die Landwirtschaft ausgewiesen ist (Feststellung im LBP Ergänzung Seite 6), ist die BAB 44 offensichtlich ohne die erforderliche Rechtsgrundlage erbaut worden.

Als Konsequenz aus diesem Umstand muss die Planung für die Verlängerung der A 44 sofort eingestellt und die bestehende BAB 44 in dem betreffenden Teilstück abgerissen werden.

3. Einwendungen zum Deckblatt II

78 Die Klimaschutzziele werden mit dem Bau der A44 nicht eingehalten.

Schon jetzt ist das Ziel, den CO₂-Ausstoß bis zum Jahre 2005 um 25% im Vergleich zu 1990 zu verringern, nicht zu erreichen. Gegenwärtig sind erst 18,6% erreicht. Der Bau der A 44 wird die Situation verschlechtern.

3.1 Einwendungen zum Verfahrensablauf

79 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 Gefahrenbegriff 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. Soweit es Aussagen zu Gefahrentatbeständen enthält, überschreitet der Gutachter seine Kompetenz, weil die Feststellung von Gefahrentatbeständen oder deren Negierung Aufgabe der Ordnungsbehörde ist.

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 Besorgnispotential besteht.“¹

Die Unterlage 14a folgt mit dem auf Grenzwerteinhaltung 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**

¹ BVerwG, 19.12.1985, 7 C 65.82

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 analysiert und bewertet werden. In diese Gesundheitsverträglichkeitsprüfung ist ggf. ein humantoxikologisches Gutachten einzubetten, das geeignet ist, die **qualitativ indiskutable Stellungnahme der Unteren Gesundheitsbehörde zu ersetzen, die sich nicht in der Lage sieht, ihre sich aus dem ÖGDG ergebenden Aufgaben wahrzunehmen.**

80 Dem absolut vorrangigen Gesundheitsschutz der Bevölkerung wird kaum Beachtung geschenkt. Das vielfach als Handlungsmaxime festgeschriebene Vorsorgeprinzip² findet keine Beachtung.

81 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

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

Gesundheitsrisiken hinaus auch die Belästigungen der Bevölkerung zu erfassen und zu bewerten.“³

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

83 Die Beteiligung der Unteren Gesundheitsbehörde ist formal erfolgt, die abgegebene Stellungnahme ist in Bezug auf das Lohmeyer-Gutachten eine Farce, in Bezug auf die ergänzenden lärmtechnischen Untersuchungen schlicht nicht vorhanden.

Die gem. § 8 ÖGDG im Rahmen des Verfahrens abgegebene 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 einschließlich 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

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

§ **die Bevölkerung vor Gesundheitsgefährdenden und Gesundheitsschädigenden Einflüssen aus der Umwelt zu schützen.**

Die Stellungnahme ignoriert diesen gesetzlichen Auftrag völlig.

Statt dessen betätigt sich die Untere Gesundheitsbehörde als willfährige Multiplikatorin rechtlich und fachlich unhaltbarer, offensichtlich ergebnisorientiert manipulierter und leicht zu widerlegender (s.u.) „Untersuchungsergebnisse“ der lufthygienischen Untersuchung des Ingenieurbüros Lohmeyer.

Die weiteren Aussagen der Stellungnahme hinsichtlich der Anwendbarkeit von Verfahren, der Plausibilität von Modellrechnungen und der Einschätzung der Frage, ob die Ergebnisse als „konservativ“ anzusehen sind, folgen kritiklos selbst rechtswidrigen Behauptungen des Gutachters. Eine Prüfung der Belastbarkeit der Behauptungen, die allerdings fundierte immissionsschutzfachliche Kenntnisse voraussetzen würde, findet nicht statt und wird auch nicht im Rahmen der Amtshilfe angefordert.

Eine medizinische Bewertung der Immissionsprognose einschl. der dokumentierten Grenzwertannäherungen unter Berücksichtigung von Kombinationseffekten, **Präventions Gesichtspunkten** und lokalen Besonderheiten **fehlt vollständig.**

Für die abschließende Beurteilung, dass gesundheitliche Risiken nicht zu befürchten sind, fehlt der leiseste Hauch einer Begründung.

84 Die im Verfahrensgang eingeholte Stellungnahme der Stadt Bochum beruht im wesentlichen auf der internen Stellungnahme 53/2 der Unteren Gesundheitsbehörde vom 20.06.2003. 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.

85 Wegen der rechtlich und faktisch absolut unzureichenden Berücksichtigung des Gesundheitsschutzes schon im Verfahrensablauf beantragen wir die Durchführung einer Gesundheitsverträglichkeitsprüfung zu den gesundheitlichen Auswirkungen des Bauvorhabens. Wir beantragen ausdrücklich, in diese dem Vorsorgeprinzip verpflichtete Gesundheitsverträglichkeitsprüfung auch die Betrachtung der zu befürchtenden Gesundheitsschäden durch Lärm einzubeziehen.

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

Es liegt keine Stellungnahme der Immissionsschutzbehörde vor.

87 Die Einfügung der Unterlage 14a in die Planfeststellungsunterlagen führt an zahlreichen Stellen, an denen Bezug auf die Unterlage 14 genommen wird, zu Widersprüchen.

3.2 Einwendungen gegen die Unterlage 14a

88 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.

89 Die im mit Erlass vom 25.10.2002 für NRW eingeführten MLuS 02 formulierten „Anforderungen an Luftschadstoff—Untersuchungen“ sind nicht erfüllt.

Es fehlt jede Anknüpfung an frühere Untersuchungen.

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

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

91 Es fehlt insbesondere jeglicher Hinweis darauf, welchen Schadstoffmengen und -belastungen die Autofahrerinnen und Autofahrer ausgesetzt sind, die die zu bauende Autobahn befahren werden.

Nach der durchgängigen Argumentation des Landesbetriebs Straßenbau NRW sorgen die Lärmschutzwände dafür, dass der Großteil der Schadstoffe im Fahrbahnbereich verbleibt und die anliegende Wohnbebauung somit nicht erreicht.

Es ist also mit durchgängiger und deutlicher Überschreitung der Grenzwerte auf den Fahrbahnen zu rechnen.

Dieser Schadstoffhölle sind die Personen, die die Autobahn passieren, nach der jetzigen Planung völlig schutzlos ausgesetzt. Weder die Planer noch der Schadstoff-„Gutachter“ haben sich über diese Problematik auch nur andeutungsweise Gedanken gemacht.

92 Dasselbe gilt für die Personen, die nach etwaiger Fertigstellung der Autobahn Wartungsarbeiten an der Bahn oder Pflegearbeiten am Straßenbegleitgrün vornehmen müssen.

Auch über deren Belastung mit Schadstoffen bzw. ihren Schutz hat sich niemand der Verantwortlichen Gedanken gemacht.

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

Selbst der Gutachter führt an anderer Stelle aus, dass es angeraten ist, „die Wahl der Modelle mit den zuständigen Behörden abzusprechen.“⁴

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

95 Als Verfasser der Unterlage 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“⁵ erforderlich ist.

96 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.

3.3. Einwendungen gegen das Gutachten

97 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.

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

⁵ 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.

98 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.

99 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.

100 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.

101 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.

- 102 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.

- 103 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.

- 104 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, dass diese „Erläuterungen“ lediglich das im Verfahren irrelevante Verständnis des Gutachters widerspiegeln.

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

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

106 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.

107 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.

108 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.

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

110 Der Gutachter räumt ein, dass nicht an allen Orten der „Vergleichsberechnungen“ die Anwendbarkeit von MLuS 02 gegeben ist.

Die Verwendung der so gewonnenen Daten scheidet aus.

111 Das Gutachten ist in sich widersprüchlich.

Während auf Seite 1 des Gutachtens gesagt wird, für Benzol gebe es keinen Grenzwert, wird auf Seite 7 der Grenzwert für Benzol mit $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft angegeben.

112 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.

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

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

Für die Beantwortung der Frage, welche lufthygienischen Auswirkungen vom geplanten Neubau 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.

115 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 18 + 980 einsetzen und bis Bau-km 24 + 300 fortgeführt werden müssten.

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

So gibt das Gutachten keine Auskunft darüber, warum die Novellierung der 22. BImSchV zu einer veränderten Art der Ermittlung der Vorbelastung für das Untersuchungsgebiet führt.

Das Gutachten gibt weiterhin keine Auskunft darüber, warum die Novellierung der 22. BImSchV 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 der 22. BImSchV dazu führt, dass der Vorbelastungswert für Benzol von $2,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auf $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zusammenschmilzt.

Das Gutachten gibt weiterhin keine Auskunft darüber, warum die Novellierung der 22. BImSchV dazu führt, dass der Vorbelastungswert für Ruß von $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auf $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zusammenschmilzt.

Das Gutachten gibt weiterhin keine Auskunft darüber, warum die Novellierung der 22. BImSchV dazu führt, dass der Vorbelastungswert für NO_2 von $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auf $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zusammenschmilzt.

117 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.

118 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.

119 Das Gutachten ermittelt die Vorbelastung durch Mittelung der Messergebnisse willkürlich 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 Dortmund-Steinstraße 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.

120 Das Gutachten verschweigt die Existenz der Messstelle Bochum-Stahlhausen. Die Werte dieser Messstelle könnten für PM₁₀ zumindest einen größenordnungsmäßigen Anhaltspunkt geben. Der vom Landesumweltamt gemessene PM₁₀-Jahresmittelwert für 2002 beträgt 29 µg/m³.

Anstatt die Ergebnisse dieser Messstelle zumindest zu diskutieren, behauptet der Gutachter wider besseren Wissens, dass für Bochum keine Messergebnisse vorliegen.

121 Für den Fall, dass keine Messergebnisse vorliegen, rät das MLuS 02 zur Verwendung der Werte des Anhangs 2, Tabelle 2 (Gebietstypische Vorbelas-

tung) Das Gutachten nennt keinen Grund, warum nicht auf diese Werte des doch immerhin verbindlich eingeführten Merkblatts zurückgegriffen wird.

- 122 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.

- 123 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>

- 124 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.

- 125 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 m², gemessen werden.

126 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.

127 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.

128 Die gegen geltendes Recht ermittelten Vorbelastungswerte sind nicht verwertbar.

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

129 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>

130 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.

131 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 wegen fehlender Belastbarkeit nicht verwendet werden.

132 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.

133 Bei der Berechnung der PM₁₀-Zusatzbelastungen wird der Koeffizient sL für die Staubbelastung 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.

134 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.

- 135 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.

- 136 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-Steinkuhl sind.**

Das Gutachten ist hier nicht nachvollziehbar

- 137 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.

- 138 Das Gutachten lässt mit dem Opel-Werk einen wesentlichen Emittenten innerhalb des Untersuchungsgebiets außer Betracht.**

- 139 Die Schadstoffunterlage 14a zur A 44/Querspange geht methodisch anders vor als diejenige zur A 40 in Bochum-Wattenscheid, indem sie für die A 40 einen sog. Nullfall als Referenzszenario ausweist und für die A 44 nicht. Dieses Vorgehen wird nicht begründet.**

Da im Falle der A 40 der Nullfall mit denselben Verkehrsmengen gerechnet wird wie der Planfall, allerdings mit dem Lärmschutz des Status Quo, müsste aus denselben Gründen auch für die A 44 ein Nullfall ausgewiesen und mit dem Planfall verglichen werden.

- 140 Laut Unterlage 14a beziehen sich die Verkehrsdaten auf das Prognosejahr 2015 (S. 9 und S.11: Abb. 4.2). Diese Angabe ist falsch und irreführend, da die Verkehrs- und damit die Immissionsbelastung im Ergebnis nach unten gerechnet wird. Da es sich hinsichtlich der Schadstoffimmissionen um Werte im Grenzwertbereich handelt, ist dieser Fehler abwägungserheblich.**

Die in Abb. 4.2 dargestellten Verkehrsbelegungsdaten sind der Planunterlage 1 (Blatt 4) entnommen und beziehen sich dort auf das Prognosejahr 2010. 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). Diese Veränderung bedeutet allerdings eine Zunahme der Verkehrsleistung für PKW und LKW in der Größenordnung von 2 Prozent (ebd.).

Im Zeitraum 2010 – 2015 steigt also 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 im Grenzwertbereich liegen.

- 141 Wenn das Schadstoff-Gutachten behauptet, dass die Emissionsbestimmung für das Bezugsjahr 2010 erfolge und dies einer konservativen Vorgehensweise entspreche, „ da die prognostizierten Verkehrsbelegungsdaten auf das Planjahr 2015 bezogen sind“ (S. 22), so führen die Gutachter bewusst in die Irre und zeigen ein weiteres Mal, dass ihre angebliche „konservative“ Immissionsberechnungs-Methodik einer Logik des Herunterrechnens folgt, um die Planmaßnahme in die Nähe der Genehmigungsfähigkeit zu rücken.**
- 142 Laut Unterlage 14a (S. 9) ist für den Planzustand eine Geschwindigkeit von 100 km/h vorgesehen, und zwar zwischen Universitätsstraße und Opelring. Ist eine entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkung auch für den Planbereich östlich des Opelrings vorgesehen?**

143 Wir wenden ein, dass die Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h als Grundlage für die Emissions- und Immissionsberechnungen nicht der erfahrungsgemäß faktischen Belastungssituation entspricht, da die Durchschnittsgeschwindigkeit häufig höher als die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt.

144 Das Gutachten manipuliert die graphische Aufbereitung (Abb. 4.2) der Verkehrsbelegung des Straßennetzes.

Die dargestellten Verkehrsstärken entsprechen nicht der Legende.

145 Die Abweichungen der täglichen Verkehrsstärken im IVV-Gutachten 1998/99 (WTV) und in der Schadstoffunterlage 14a (DTV) sind nicht nachvollziehbar.

Mit welchem Umrechnungsfaktor wurde gearbeitet?

146 Die Darstellung der Verkehrsstärken in Abb. 4.2 (S.11) der Unterlage 14a ist insb. für den Bereich der Anschlussstellen Nordhausenring bis Markstraße nicht nachvollziehbar.

Wie sind die jeweiligen Zu- und Abnahmen des Verkehrs zu erklären?

147 Es ist den Darstellungen der Verkehrsbelastungen (Abb. 4.2, s.o.) und der Immissionsberechnungen (Abb. 6.1-6.5) nicht zu entnehmen, welche Verkehrsdaten im Bereich der Anschlussstelle Nordhausenring den Immissionsberechnungen zugrundegelegt wurden?

Wir erwarten darüber Auskunft.

148 Es ist anzunehmen, dass in die Ermittlung der Schadstoffbelastungen im Bereich der Anschlussstelle Nordhausenring deutlich zu niedrige Verkehrsdaten eingegangen sind und die ermittelten Werte daher deutlich zu niedrig angesetzt worden sind.

Die Tab. 7.1 (Unterlage 14a, S. 35) weist für diesen Bereich eine Verkehrsbelastung von 43.808 Kfz (DTV) für den Planzustand aus. Es müsste wegen der Überlagerung der Schadstoffbelastungen der A 44 mit dem dort anzuschließenden Nordhausenring die Verkehrsbelastung des Rings in der gleichen Größenordnung mit einbezogen werden.

Die Abb. A3.1 – A3.4 weisen entsprechend zu geringe Schadstoffemissionen auf diesem Straßenabschnitt aus.

149 Bei der Berechnung der Schadstoffimmissionen wurden unsachgemäße meteorologische Daten eingesetzt.

Die Winddaten der Stadtklimastation an der Herner Straße 45 (vgl. Unterlage 14a, S. 12) sind für die besondere Situation im Bereich der A 44/Querspange nicht repräsentativ. Vgl. dazu die Ausführungen der „Klimaanalyse der Stadt Bochum“ (1991) und unsere entsprechenden Einwendungen aus dem bisherigen Verfahren.

150 Bezüglich der NO₂ –Belastung wird behauptet (Unterlage 14a, S. 25 und 28), dass im Einmündungsbereich der B 226 keine sensiblen Nutzungen wie Wohngebiete bzw. Wohnnutzungen gelegen seien. Diese Aussage ist falsch.

In diesem Bereich sind sehr wohl Wohngebäude gelegen.

151 Es wird bei der Berechnung der Schadstoffimmissionen nicht in Rechnung gestellt, dass auf der geplanten A 44/Querspange mit erheblichen Staus zu rechnen ist, wie das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie in seiner Expertise zur sog. Bochumer Lösung (1996) dargestellt hat.

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

152 Das Gutachten berücksichtigt in seinen Grundannahmen zur Emissions- und Immissionsberechnung nicht, dass durch die geplanten Maßnahmen der sog. Bochumer Lösung neuer Verkehr induziert wird. Das Gutachten berücksich-

tigt daher nicht den „Stand der (Verkehrs-)Wissenschaft“ und zeigt ein weiteres Mal, dass es nicht „konservativ“ vorgeht, sondern die Immissionsbelastungen herunterrechnet.

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 44-Neubau planrechtlich und finanziell nicht über den Bundesverkehrswegeplan, sondern über das sog. Anti-Stau-Programm abgewickelt werden soll.

153 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.

154 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.

155 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).

156 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 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.

157 Für den Fall, dass die Berechnungsergebnisse dennoch Gegenstand der Erörterung werden, beanstanden wir, dass die durch Vegetation geprägten Nutzungen beiderseits der Straße nicht beurteilt wurden.

158 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.

159 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 unüberprüfbar Quellen europaweit zusammengestellten und möglicherweise ergebnisorientiert ausgewählten Daten (vgl. Auswahl der Messstationen für die Ermittlung der Vorbelastung) 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.

160 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.

161 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.

- 162 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 Farbeintragen zusätzlich unleserlich gemachten Kartengrundlage ist nicht akzeptabel. Dies gilt auch für die beigelegten Vergrößerungen.

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

- 164 Das Gutachten versucht über die Existenz relevanter Grenzwertüberschreitungen dadurch hinwegzutäuschen, dass es kurzerhand behauptet, in den Bereichen mit Grenzwertüberschreitungen seien keine sensiblen Nutzungen betroffen.**

Dies wird insbesondere für den mittleren und östlichen Teil des Planabschnitts bestritten.

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

166 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.

167 Bei der Berechnung der Schadstoffbelastungen für das Schattbachtal haben grobe Vereinfachungen zu falschen Schlussfolgerungen geführt.

So emittieren Kraftfahrzeuge erhebliche Stickoxidmengen (NO_x); bei der Immissionsberechnung sind daraus aber nur die NO_2 - Werte berücksichtigt, obwohl andere Stickoxide nicht nur ähnliche Gesundheitsgefährdungen hervorrufen, sondern auch zu NO_2 umgebaut werden können - und dies vor allem unter den nicht berücksichtigten besonderen klimatischen Bedingungen im Schattbachtal mit wenig Luftaustausch und der Neigung zur Nebelbildung. So müssten mindestens NO und N_2O_4 und die austauscharmen Wetterlagen mit in die Berechnungen eingehen. Dies ist u.a. auch deshalb von Belang, weil das Gutachten bereits mit dem ständig mittelnden Ansatz Grenzwertüberschreitungen im östlichen Teil des Untersuchungsraums berechnet hat.

Es ist reine Spekulation, von den Windgeschwindigkeiten 38 Meter über der Herner Str. 45, d.h. in einem Bereich, in dem es kilometerweit keine Berge und Täler gibt, auf die Strömungsverhältnisse im Schattbachtal zu schließen. Wenn das Gutachten auf Seite 12 auf „Ausführungen der Uni Bochum“ verweist, dass die Straßenschluchten und Gebäude in Bochum wenig Einfluss auf die Windgeschwindigkeiten und -richtungen haben, dann hat das Ingenieurbüro Lohmeyer den Originaltext des geographischen Instituts offenbar nur zitiert, aber nicht gelesen. Denn diese Aussage gilt ausdrücklich nicht für das gesamte Bochumer Stadtgebiet, insbesondere gilt sie nicht für Stadtbezirke wie das Schattbachtal, das wegen der Höhenrücken in den Hauptwindrichtungen besonders windgeschützt liegt. Die Einzwängung des Schattbachtals zwischen dem Opelwerk mit den hohen Fabrikhallen und dem Höhenrücken, auf dem Universität, Unicenter und Hustadt liegen, ist nicht mit einer durchschnittlichen Häuserschlucht in der Bochumer Innenstadt zu vergleichen.

Ein weiterer methodischer Fehler besteht darin, mittlere Windgeschwindigkeiten zur Grundlage der Berechnungen zu machen. Da Gesundheitsgefährdungen insbesondere bei Windstille und Inversionswetterlagen auftreten, muss deren Häufigkeit ermittelt werden. Nicht einmal die Windrichtung ist in die Berechnungen eingegangen.

Die Vorbelastung des Untersuchungsraums insbesondere neben dem Opelwerk ist nicht untersucht worden.

Da Motoren besonders viel Schadstoffe ausstoßen, wenn das Auto beschleunigt wird, muss diese Fahrsituation Berücksichtigung bei der Ermittlung der Schadstoffbelastung finden. Dieser Aspekt ist bei dem konkret zu untersuchenden Teilstück u.a. deshalb von Belang, weil der östliche Teil in ein Autobahnkreuz münden und zusätzlich mehrere Auffahrten haben soll sowie am Rand der Zone liegt, in der 100 km/h als Höchstgeschwindigkeit vorgeschrieben sein werden. Da auch dieser Umstand im Gutachten keine Berücksichtigung findet, kann das Gutachten die tatsächliche Schadstoffbelastung wegen des grundsätzlich unwissenschaftlichen Ansatzes nicht beurteilen.

Das Gutachten erkennt einen Teil des methodisch falschen Ansatzes selbst (Seite 32): „Mit den angewandten Berechnungsverfahrenkönnen keine verlässlichen Stundenmittelwerte ermittelt werden. Zur Berechnung wären Zeitreihen der meteorologischen Parameter über mindestens ein Jahr sowie notwendig.“

Es ist für uns auf diesem Hintergrund schleierhaft, wie das Gutachten zu dem Fazit kommen kann, dass aus lufthygienischer Sicht keine wesentlichen Einwände gegen die Planungen bestehen. Denn trotz des beschönigenden mittelnden Ansatzes wird beispielsweise für das Frielinghaus-Grundstück und -Wohnhaus bei der NO₂-Belastung eine erhebliche Grenzwertüberschreitung prognostiziert (vgl. Tabellen 7.2, 7.3 und 7.4 bei km 22+710 Südseite).

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