

Aktualisierung des Beweisantrags I

Es werden folgende Tatsachen behauptet:

1. Die Prognosebelastung der planfestgestellten Trasse für das Jahr 2025 ist um **mindestens** 20 % höher anzusetzen als vom Beklagten angenommen.
2. Aufgrund der um **mindestens** 20 % höher anzusetzenden Prognosebelastung ist auf dem geplanten Streckenabschnitt der A 44 von der Anschlussstelle Universitätsstraße bis zur geplanten Verflechtung des jetzigen Außenringes mit der herangeführten A 44 (1 km) mit erhöhter Stauanfälligkeit und infolgedessen auch Unfallhäufigkeit zu rechnen.

Zum Beweis dieser Tatsachen beantrage ich die

Einholung eines Sachverständigengutachtens, u.z. von einem anderen Gutachter als IVV Aachen.

Dieses Gutachten sollte mindestens eine spezifische projektbezogene Berechnung des induzierten Verkehrs umfassen.

Begründung:

I. Allgemeines

Als Reaktion auf den Beweisantrag I (neue Verkehrsprognose) der Kläger vom 9.7. 2009 ist von IVV Aachen im Oktober 2009 eine „Aktualisierung der Verkehrsprognose zur Verkehrsuntersuchung ‚Bochumer Lösung‘ auf den Zustand 2025“ vorgelegt worden.

Die neue Verkehrsprognose vermag wesentliche Mängel der bisherigen Verkehrsuntersuchungen nicht zu beheben und enthält darüber hinaus neue schwerwiegende Mängel. Diese Mängel beziehen sich auch auf die fehlende Transparenz der angegebenen Rechenschritte und auf die Glaubwürdigkeit sowie Unparteilichkeit des Gutachters. Daher zielt der Beweisantrag auf ein erneutes Verkehrsgutachten von einem anderen, unabhängigen Gutachter.

Die gegenüber dem ursprünglichen Beweisantrag I um 5% auf mindestens 20% erhöhten Verkehrsbelastungswerte ergeben sich daraus, dass im neuen Verkehrsgutachten die Verkehrsbelastung auf dem Planabschnitt fachlich unzulässig um ca. 5% reduziert wird.

II. Zu den Beweisbehauptungen im Einzelnen

1. Zur Beweisbehauptung 1: Induzierter Verkehr

Die neue Verkehrsprognose berücksichtigt in keiner Weise den induzierten Verkehr, erwähnt die Problematik sogar mit keinem Wort. Damit wird dem entsprechenden Beweisantrag I vom 9.7. 2009 in keiner Weise Rechnung getragen. Der Gutachter zeigt damit ein weiteres Mal, dass er konzeptionell und methodisch nicht willens und in der Lage ist, die Dimension des induzierten Verkehrs zu erfassen. Dieser Umstand begründet Zweifel an der hinreichenden Sachkunde des Gutachters.

Dies wiegt umso schwerer, als mit der Ausweitung des zeitlichen Prognosehorizontes bis 2025 der Effekt des sog. sekundär induzierten Verkehrs - zusätzlich zum primär induzierten Verkehr - an Bedeutung zunehmen wird, also des Verkehrs, der neu entsteht aufgrund siedlungsstruktureller Veränderungen infolge des ausgebauten Verkehrsnetzes. Der sekundär induzierte Verkehr ist in allen bisherigen IVV-Untersuchungen – einschließlich des zugrunde liegenden Steinbeis-Gutachtens 2000 (s. Literatur) – nicht berücksichtigt worden. (Vgl. ausdrücklich Steinbeis-Gutachten 2000, S. 9: „Zuschlagfaktoren werden daher im Folgenden nur für die primär induzierten Verkehrsanteile und deren Wirkungen ermittelt.“)

Bei Berücksichtigung des induzierten Verkehrs (primär und sekundär) ist die Verkehrsprognose für das Zieljahr um – in der Größenordnung – **mindestens 10-15 %** höher anzusetzen.

Zur weiteren Begründung halten wir die diesbezüglichen Ausführungen aus dem Beweis Antrag I vom 9.7. 2009 in vollem Umfang aufrecht (vgl. II.1. Zur Beweisbehauptung 1: Induzierter Verkehr; S. 3-8).

Ergänzend dazu führen wir, Bezug nehmend auf den Beschluss des Gerichts vom 29.10. 2009 in der Verwaltungsstreitsache „Beschwerde der Kläger gegen die Nichtzulassung der Revision in dem Urteil des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen vom 11. November 2009“ (BVerwG 9 B 41.09 / OVG 11 D 45/06. AK), wie folgt aus:

a)

Die projektspezifische Berücksichtigung des (primär und sekundär) induzierten Verkehrs ist von zentraler Bedeutung für das Klageverfahren.

Das Handbuch „Die gesamtwirtschaftliche Bewertungsmethodik Bundesverkehrswegeplan 2003“ (BMVBS 2003) führt dazu aus:

„Mobilitätsforschungen belegen, dass mit der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur auch Steigerungen hinsichtlich der Mobilität der Bevölkerung verbunden sind. Dies führt unter anderem zu zusätzlichen Fahrleistungen und damit auch zu erhöhten Unfallrisiken und Umweltbelastungen im Straßenverkehr.

Die Wirkungen können signifikante Ausmaße erreichen. Sie werden daher in Erweiterung der bisherigen Verfahren in den gesamtwirtschaftlichen Bewertungsprozess für den Bundesverkehrswegeplan 2003 explizit einbezogen.“ (S. 89)

Weiterhin wird dargestellt, dass das angewandte Zuschlagfaktor-Verfahren

„eine standardisierte Berücksichtigung des primär induzierten Straßenpersonenverkehrs im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung ermöglicht“ (S. 90).

Die ausschließliche (!) Beschränkung auf den primär induzierten Straßenpersonenverkehr (so auf S. 90 oben) blendet damit von vornherein den Straßengüterverkehr wie den sekundär induzierten Verkehr aus.

Da also die Gesamtwirkungen des induzierten Verkehrs signifikante Ausmaße erreichen können, ist es gerade bei einer projektspezifischen Verkehrsprognose notwendig, diese Ausmaße projektbezogen und explizit zu erheben und auszuweisen.

b) Definition und Größenordnung des induzierten Verkehrs

Im Zusammenhang mit der Aufklärung des zu erwartenden Ausmaßes des induzierten Verkehrs führt das Gericht in seinem Beschluss vom 29.10. 2009 (BVerwG 9 B 41.09, Nr. 20 - S. 11) aus:

„Denn es liegt auf der Hand, dass ein Neubauvorhaben Verkehr anziehen und der Ausbau einer bestehenden Verkehrsverbindung demgegenüber in erster Linie nachfragebedingte Engpässe bewältigen soll“.

Dazu ist zu sagen, dass es ausdrückliches Ziel des Planfeststellungsbeschlusses zur Opel-Querspange/ A 44 ist, durch Routenverlagerungen Verkehre anzuziehen bzw. (von der überlasteten A 40) abzuziehen. Die dadurch bedingten zusätzlichen Verkehrsbelastungen werden in den IVV-Prognosen als „Verkehrsverlagerungen“ ausgewiesen. Von diesen ist der, durch die geplanten und z.T. rechtsgültig beschlossenen Maßnahmen zusätzlich erzeugte, „induzierte Verkehr“ zu unterscheiden; um diesen dreht sich der Streit.

Zur Definition des induzierten Verkehrs führt das den IVV-Prognosen zugrunde gelegte Steinbeis-Gutachten 2000 aus:

„Unter positiv induziertem Verkehr wird im Folgenden zusätzlicher Verkehr verstanden, der ausschließlich auf verkehrliche Infrastrukturmaßnahmen im Verkehrsnetz zurückzuführen ist und ohne diese Maßnahmen nicht entstanden wäre.“ (S. 8)

Dazu zählt das Gutachten (a.a.O.):

- zusätzliche Fahrten zu neuen Zielen,
- häufigere Fahrten zu alten Zielen,
- Veränderungen der Zielwahl,
- Veränderungen der Standortwahl.

Dabei sei

„zu unterscheiden, ob der jeweils betrachtete induzierte Verkehr nur auf eine einzelne Maßnahme oder auf Änderungen im Gesamtnetz zurückzuführen ist“ (a.a.O.).

Hierzu führt der Planfeststellungsbeschluss vom 28.11. 2007 aus:

„Die Neubaumaßnahme ist außerdem im Zusammenhang zu sehen mit zwei weiteren Straßenbauvorhaben (Ausbaumaßnahmen), die ebenfalls im Bochumer/Essener Raum liegen: ... [sechsstreifiger Ausbau der A 40 in Bochum-Wattenscheid und das sog. Westkreuz]
Insgesamt soll dieses somit drei Maßnahmen umfassende Paket, die sogenannte 'Bochumer Lösung', der überlasteten Verkehrssituation im mittleren Ruhrgebiet Rechnung tragen.“ (S. 64)

Zwar modellieren alle einschlägigen IVV-Verkehrsprognosen ihre Prognosen auf der Basis der Realisierung der Maßnahmen der sog. Bochumer Lösung als auch aller anderen im Untersuchungsraum vorgesehenen Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan 2003 (vgl. dazu den Titel der neuen Prognose: „Aktualisierung der Verkehrsprognose zur Verkehrsuntersuchung 'Bochumer Lösung' auf den Zustand 2025“) und weisen die so gewonnenen Gesamtergebnisse auch entsprechend aus (vgl. IVV 2009, S. 6 oben und Anlagen 3-6). Aber eine explizite Erhebung und Ausweisung des induzierten Verkehrs, der sich aus dem Zusammenwirken der Neu- und Ausbaumaßnahmen ergibt, fehlt vollständig.

Aufgrund der in der Antrags- sowie Klageschrift und im Beweisantrag I vom 9.7. 2009 dargelegten Gründe gehen wir davon aus, dass der tatsächliche Umfang des induzierten Verkehrs aufgrund der Ausbau- und Neubaumaßnahmen der sog. Bochumer Lösung in der Größenordnung von mindestens 10-15% liegt und damit auch erhebliche Auswirkungen auf der Emissions-/Immissionsseite (Lärm, Schadstoffe) hat.

Zwar ist richtig, wie das Gericht in seinem o.g. Beschluss vom 29.10. 2009 anmerkt, dass die für dieses Urteil angeführten Untersuchungen nicht auf das vorliegende Straßenbauprojekt bezogen durchgeführt wurden (Nr. 22 - S. 12); dies gilt aber in gleicher Weise auch für alle diesbezüglichen Ausführungen von IVV und im Planfeststellungsbeschluss. Dieser besagt,

„dass von Gutachterseite im Erörterungstermin ausgeführt (wurde), dass die Daten für den sekundär induzierten Verkehr den Untersuchungen der Landesverkehrsplanung entnommen wurden, während der primär induzierte Verkehr vernachlässigt werden konnte, da er unterhalb der Nachweisgrenze liegt“ (S. 74)

Dazu ist zu sagen, dass von IVV bisher keine konkreten und nachprüfbaren Zahlen zum sekundär induzierten Verkehr vorgelegt wurden. Die Zahlen zum primär induzierten Verkehr basieren auf dem pauschalierten Zuschlagfaktor aus dem Steinbeis-Gutachten 2000 (a.a.O., S. 74). Damit ist klar, dass auch IVV keine projektspezifischen Angaben über die Höhe des induzierten Verkehrs machen kann. Und die Kritik der von Klägerseite zitierten zahlreichen Untersuchungen richtet sich gegen die Unzulänglichkeit des standardisierten Zuschlagfaktors zur Erfassung des gesamten induzierten Verkehrs.

c) Überschätzte Verlagerung vom Individualverkehr (IV) zum öffentlichen Verkehr (ÖV)

Bezüglich der Einbeziehung von Änderungen im Modal Split stellt das Steinbeis-Gutachten 2000 fest:

„Anteile des erweiterten Modal-Split werden gemäß unserer Definition zu induziertem Verkehr gerechnet, da diese im allgemeinen mit einer Änderung der Verkehrsleistung verbunden sind. Verkehrsleistungsänderungen, die auf eine Umverteilung des 'klassischen' Modal-Split zurückzuführen sind, werden ebenfalls als induziert betrachtet.“ (S. 9, Anm. 2)

Eine methodisch korrekte Verkehrsprognose hat bestehende und zu erwartende Verkehrsbeziehungen zu berücksichtigen und zwar auf aktuellem Stand. In der Antrags- und in der Klageschrift war bemängelt worden, dass die aktualisierte LKW-Prognose (IVV 2004) keine belastbare Prognose für die Entwicklung des PKW-Verkehrs zulasse und insofern die Planfeststellungsunterlagen mangelhaft seien. Dieser Mangel zeigte sich u.a. an der überschätzten Verlagerung des IV zum ÖV.

Bezüglich der Verkehrsverlagerungen vom ÖV zum IV gab IVV an, diese seien zu 100 % berücksichtigt worden. Dazu seien die avisierten Investitionen laut Bundesverkehrswegeplan und laut ÖPNV-Ausbauplan des Landes NRW punktuell berücksichtigt worden (vgl. Erörterungsprotokoll vom 09.07. 2004, S. 494). Dies gilt sicherlich auch für die LKW-Untersuchung (IVV 2004) und für die erneut aktualisierte Verkehrsprognose 2009; in dieser finden sich hier keinerlei diesbezügliche Ausführungen, was darauf schließen lässt, dass sich an dem Sachverhalt nichts geändert hat.

Dagegen ist einzuwenden, dass die auf Bochum bezogenen Abschnitte aus dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan im Rahmen der sog. Bochumer Lösung nun realisiert werden sollen, während der ÖPNV-Ausbauplan 2000 - 2005 des Landes Nordrhein-Westfalen (wie auch seine Fortschreibungen 2006 - 2010) erhebliche Vollzugsdefizite aufweist; dies wurde auch ausdrücklich vom IVV-Gutachter bestätigt (s.o. Erörterungsprotokoll, S. 502). Dies hat zur Folge, dass die von IVV angenommene Verkehrsverlagerung vom IV zum ÖV deutlich geringer ausfällt und daher das Verkehrsaufkommen auf den Abschnitten der sog. Bochumer Lösung einschließlich Neubau A 44 umso höher liegt.

2. Zur Beweisbehauptung 2: Stauanfälligkeit und Unfallhäufigkeit

Grober offensichtlicher Mangel und willkürliche Sachverhaltswürdigung

Es fällt ins Auge, dass die Verkehrsbelastungen auf den Teilstrecken des Planabschnittes der Opel-Querspange (Neubau A 44) um ca. 5 % (Nordhausenring zwischen AS Universitätsstraße und AS Opelring) bzw. 8 % (A 44 von AS Markstraße bis zur Wittener Straße) niedriger liegen als in den bisherigen IVV-Prognosen; vgl. dazu Planergänzungsbeschluss des MBV des Landes NRW vom 5.10. 2009 zum Planfeststellungsbeschluss vom 28.11. 2007, B. IV., S. 14.

Dies hängt damit zusammen, dass in der neuen Verkehrsprognose für 2025 Verkehrsbelastungen auf dem Bochumer Außenring ausgewiesen werden, „die im Mittel um ca. 15 % niedriger sind als in der 1996 erarbeiteten Prognose für 2010 bzw. der in 2004 fortgeschriebenen Prognose für 2015. Die Ursachen hierfür sind im Wesentlichen ... die zwischenzeitlich getroffenen Festlegungen zur Ertüchtigung des süd-westlichen Außenringes“ (Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen vor der geplanten Umwidmung in eine Bundesautobahn). Aufgrund der Festlegung, dass trotz der hohen Verkehrsbelastungen der Querschnitt des Außenrings vierspurig bleibt, wurde „bei der Netzberechnung 2025 die Verkehrsmenge für die Prognoseverkehrsbelastung auf den Wert der Leistungsfähigkeit des bestehenden Querschnittes begrenzt“, was bei den früheren Verkehrsprognosen 2010/15 nicht in Ansatz gebracht worden sei (IVV 2009, S. 29).

Mit anderen Worten: Da bei den früheren Verkehrsprognosen höhere Verkehrsbelastungen berechnet worden waren, die die Leistungsfähigkeit des gegebenen Querschnittes überforderten, d.h. zu Staus führen und damit die geplante Bypass-Funktion des Außenrings/Opel-Querspange konterkarieren, **wurden vom Gutachter bei der neuen Prognose per Kunstgriff reduzierte Verkehrsmengen eingesetzt, nicht etwa als Ergebnis methodisch einwandfreier Berechnungen, sondern aufgrund einer verkehrspolitischen Setzung, die das vom Auftraggeber gewünschte Planziel „Bypass-Funktion“ zu gewährleisten vermag.**

Diese Setzung lässt sich verkehrsfachlich in keiner Weise mit dem Verkehrsmengengerüst der Prognose 2025 für die Straßenabschnitte im Bereich der sog. Bochumer Lösung vereinbaren (vgl. Tabelle „Vergleich der Verkehrsprognosen 2010/15 und 2025“).

Das Planungsziel des Außenrings (Aufstufung zur BAB geplant) und der Opel-Querspange (Neubau A 44) ist ausdrücklich laut Planfeststellungsbeschluss (S. 65),

„zwischen dem Nordhausen-Ring und dem AK Bochum/Witten eine neue West-Ost-Verbindung am Südrand der Kernzone des Ruhrgebietes“ zu schaffen, „die wichtigen Bypass-Charakter für die auch [S. 66] nach dem sechsstreifigen Ausbau weiterhin hoch belastete A 40 mit nicht gänzlich zu vermeidenden Störungen hat.“

Die künftige Verkehrsbelastung auf der Opel-Querspange/dem Außenring ergibt sich also wesentlich aus den Verkehren, die an den beiden Endstücken dieser neuen Verbindung erwartet werden: also auf der A 40 im Bereich der AS Stahlhausen und im Bereich des AK Bochum/Witten (A 43/A 44). Während auf der A 40 etwa die gleiche Verkehrsmenge erwartet wird wie in der Prognose 2010/15 (128.000 bzw. 129.000 Kfz/W), nimmt der Verkehr 2025 im Vergleich mit der Prognose 2010/15 südlich (+ 9%) und nördlich (+ 21%) des AK Bochum/Witten erheblich zu.

Es wäre daher zu erwarten, dass gegenüber der Prognose 2010/15 die neue West-Ostverbindung im Prognosejahr 2025 mehr Verkehr auf sich ziehen wird. Stattdessen aber wird - nach der von IVV und dem Planergänzungsbeschluss vom 5.10. 2009 - der Verkehr deutlich abnehmen.

Die Gründe, die IVV für die Begrenzung der Verkehrsmenge auf dem Außenring/der Opel-Querspange angibt, sind verkehrsfachlich unhaltbar (vgl. IVV 2009, S. 29):

- „veränderte demografische Grundlagen“:
Diese Grundlagen betreffen aber den gesamten Verkehrsraum Bochum/mittleres Ruhrgebiet und wirken sich nicht spezifisch auf diesen Streckenabschnitt aus.
- „zwischenzeitlich getroffene Festlegungen zur Ertüchtigung des süd-westlichen Außenringes“, d.h.

Tabelle: Vergleich der Verkehrsprognosen 2010/15 und 2025 (Kfz/Werhtag)
(Quellen: IVV 1996, Bild 10, S. 22; IVV 2009, Anlage 5)

	<u>2010/15</u>	<u>2025</u>	
A 40 westlich AS Stahlhausen	129.000	128.000	
A 40 östlich AS Stahlhausen	96.000	96.000	
Donezk-Ring zwischen AS Stahlhausen und Essener Str.	88.000	77.000	(-12 %)
Oviedo-Ring zwischen Essener Str. und Kohlenstr. (Tunnelöffnung)	92.000	79.000	(-14 %)
Sheffield-Ring zwischen Königsallee und Universitätsstr.	89.000	79.000	(-11%)
Nordhausen-Ring zwischen AS Universitätsstr. und AS Opel-Ring	ca. 93.000	88.000	(-5%)
A 44 von AS Nordhausen-Ring bis AS Markstr.	ca. 46.000	ca. 45.000	
A 44 von AS Markstr. bis zur Wittener Str.	ca. 60.000	ca. 56.000	(- 7%)
A 44 östlich AK A 43/A 44	76.000	76.000	
A 43 südlich AK A 43/A 44	79.000	87.000	(+ 9%)
A 43 nördlich AK A 43/A 44	66.000	84.000	(+ 21%)

„Sanierungs- und Erneuerungsarbeiten“:

Laut telefonischer Auskunft vom Landesbetrieb Straßenbau NRW. Regionalniederlassung Ruhr (Gespräch mit Frau Sauerwein-Braksiek am 14.1. 2009) handelt es sich bei diesen Maßnahmen ausschließlich um Erhaltungsmaßnahmen (Fahrbahndeckenerneuerung, neue Tunnelausstattung (Beleuchtung, Lüftung, Verkehrsbeeinflussungsanlage), Entwässerung, Beschilderung. Von diesen Maßnahmen geht keine verkehrsreduzierende Wirkung aus.

- Festlegung zur Beibehaltung des vierstreifigen Querschnitts des Außenringes: „Aufgrund dieser Festlegung wurde bei der Netzberechnung 2025 die Verkehrsmenge für die Prognoseverkehrsbelastung auf den Wert der Leistungsfähigkeit des bestehenden Querschnittes begrenzt.“ (IVV 2009, S. 29)

Diese Verkehrsbegrenzung ist in doppelter Hinsicht willkürlich:

Erstens war seit Planungsbeginn für die sog. Bochumer Lösung zu keinem Zeitpunkt ein sechsstreifiger Ausbau des Außenringes im Gespräch; dies hätte ansonsten nur in einem Planfeststellungsverfahren erfolgen können.

Zweitens gibt es keinen Grund, bei der erneuten Aktualisierung der Verkehrsprognose (zunächst IVV 2004, jetzt 2009) zum ersten Mal aus dem vierstreifigen Querschnitt den Schluss zu ziehen, die Verkehrsmenge auf den Wert der Leistungsfähigkeit des Querschnitts zu begrenzen.

Allein aus Gründen der Konsistenz des Verkehrsmengengerüsts für das Zieljahr 2025 müsste die Verkehrsbelastung auf dem Außenring/der Opel-Querspange höher sein als in den bisherigen Prognosen für die Zieljahre 2010/15 (s.o.). Wenn IVV – und im Gefolge der Planergänzungsbeschluss vom 5.10. 2009 – nun für den Bochumer Außenring Verkehrsbelastungen ausweist, die im Mittel um ca. 15 % niedriger sind als in den bisherigen IVV-Prognosen 1996 und 2004 (a.a.O., S. 29), bestätigen sie damit indirekt die Kritik der Kläger, dass auf der als Bypass gedachten neuen West-Ost-Verbindung mit erhöhter Stauanfälligkeit und infolgedessen auch Unfallhäufigkeit zu rechnen ist. Dies wiederum hat negative Auswirkungen auf die Emission/Immission von Lärm und Schadstoffen.

Es ist hier in Erinnerung zu rufen, was der Planfeststellungsbeschluss darlegt: „Der Anteil überlasteter Straßen im Prognose-Mit-Fall (gemessen an der möglichen Leistungsfähigkeit) beträgt ... für den Außenring ca. 51%“, das

bedeute eine „Verdopplung des Überlastungsanteils“ (PFB, S. 67).

Die diesbezüglichen Ausführungen aus dem Beweis Antrag I vom 9.7. 2009 (3. Zur Beweisbehauptung 2: Stauanfälligkeit und Unfallhäufigkeit) als auch aus der Klagebegründung vom 15.5. 2008 (Teil B. I. Planungsziele und Verkehrsprognosen; Verkehr; 6.b und c, S. 18-23) werden ausdrücklich bekräftigt.

Unlösbarer Widerspruch im Gutachten

Die fehlerhafte Begrenzung der Verkehrsbelastung auf dem Außenring/der Opel-Querspange (A 44) weist darüber hinaus auf einen wohl folgenreichen Widerspruch im Verfahren der Netzberechnung hin. IVV stellt das dazu angewandte „dynamische Capacity-Restraint-Verfahren“ dar, bei dem „vorweg Widerstände antizipiert werden, da sie sich erst aufgrund des Routenwahl- und Umlegungsprozesses ergeben. Da damit ein geschlossener Lösungsansatz nicht möglich ist, ist das Netzberechnungsverfahren iterativ angelegt“ (IVV 2009, S. 26). „Grundlage für diesen Prozess sind Widerstandsvorgaben, die entweder aus Verkehrserhebungen abgeleitet oder aus Standardwerten (z.B. nach den im Capacity-Restraint-Verfahren verwendeten q-v-Kurven) für jede Strecke bestimmt werden.“ (A.a.O., S. 27)

Dieses methodische Vorgehen wird nun gerade in der funktional zentralen Verkehrsdiagonale (Süd-Ost/Nord-West) zwischen dem AK Bochum/Witten und der A 40 durchbrochen: nämlich durch die willkürliche Begrenzung der Verkehrsmenge auf dem Außenring (s.o.). Es gibt keinerlei Grund für die Annahme, dass aus der Sicht der Autofahrer auch eine überlastete neue West-Ost-Verbindung (Außenring) nicht angenommen wird, nur damit die Leistungsfähigkeit der Straße erhalten bleibt. Die Erfahrung mit der überlasteten vierstreifigen A 40 beweist das Gegenteil (108.000 Kfz/Werktag im Analyse-Null-Fall 2005; vgl. IVV 2009, Anlage 3). Durch die willkürliche Verkehrsmengenbegrenzung werden das iterative Routenwahlverfahren in der Autonomie der Autofahrer ad absurdum geführt und die Gesamtergebnisse dieses Verfahrens infrage gestellt.

3. Zum Beweis Antrag: Unabhängiger Gutachter notwendig

Zweifel an der Unparteilichkeit des Gutachters

Die grobe und offensichtliche verkehrsfachliche Fehlerhaftigkeit der gewollten Begrenzung der Verkehrsmenge stellt die **Seriosität und die Glaubwürdigkeit des Gutachters** infrage. Sie stellt darüber hinaus einen **erheblichen Abwägungsmangel** im Planergänzungsbeschluss vom 5.10. 2009 dar, der die Verkehrsbelastungszahlen für die Abschnitte der Opel-Querspange/A 44 ausdrücklich übernimmt (s.o., S. 14).

Es stellt sich weiter die Frage, ob der Gutachter die Begrenzung der Verkehrsmenge aus eigenem Antrieb oder auf Geheiß des Auftraggebers vorgenommen hat. Daher stellen die Kläger auch in diesem Fall den **Antrag, Einsicht in das Auftragschreiben** für die Aktualisierung der Verkehrsprognose nehmen zu können. Diese Einsichtnahme ist notwendig, da erneut **erhebliche Zweifel an der Unparteilichkeit des Gutachters** bestehen.

Intransparenz der Rechenschritte

Aus diesem Blickwinkel fällt auch ein Licht auf die **vielfältige Intransparenz der Rechenschritte im Gutachten 2009**. Das im Oktober 2009 vorgelegte Gutachten ist mittlerweile die vierte Verkehrsprognose für den Planabschnitt mit dem dritten Prognosezieljahr:

1. IVV 1996: Prognosezieljahr 2010
2. IVV 1998: Prognosezieljahr 2010/15
3. IVV 2004 (LKW-Prognose): Prognosezieljahr 2015
4. IVV 2009: Prognosezieljahr 2025.

Es fällt auf, dass IVV in den letzten drei Gutachten zu dem Ergebnis kommt, dass sich die Prognosezahlen aus dem Erstgutachten von 1996 im Großen und Ganzen immer bestätigt haben, und dies, obwohl sich die Grundlagen der Prognosen jeweils erheblich geändert haben, u.a.:

- Veränderung der Zieljahre
- Grundlegende Korrektur der Strukturleitdaten (Entwicklung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze)
- EU-Osterweiterung 2004 mit erheblicher Auswirkung auf den LKW-Verkehr
- Ausweitung des Planungsumgriffs auf weitere Nachbarstädte mit Auswirkungen auf den Pendlerverkehr
- Berücksichtigung aktualisierter, deutlich erhöhter Pendlerzahlen
- eine neue deutschlandweite Prognose der Verkehrsverflechtungen 2025 (BMVBS-Prognose 2025) aus dem Jahre 2007

Zur Berücksichtigung dieser Prognose als Rahmen für die Berechnung der Verkehrsnachfrage bis 2025 (vgl. IVV 2009, S. 17f., Anm. 7) ist zu fragen, ob dies rechtlich zulässig ist; denn der zitierte Runderlass

des BMVBS vom 8.3.2008 erfolgte erst nach dem Planfeststellungsbeschluss vom 28.11. 2007.

IVV 1998 (S. 33):

„Aufgrund der vorgegebenen Leitdaten, der daraus abgeleiteten Entwicklung der Verkehrsleistung, der Annahme eines unveränderten Straßennetzsystems und der bei Verkehrsprognosen ohnehin vorhandenen Bandbreite in der Aussageschärfe kann unterstellt werden, daß die für das Jahr 2010 ausgewiesenen Verkehrsstärken im wesentlichen auch für den Zeithorizont 2015 als maßgebend angesehen werden können.“

IVV 2004 (S. 7):

„Damit ergeben sich für die Querspanne Belastungswerte [für LKW/Werktag], die in gleicher Größenordnung bereits in den Untersuchungen 1996 bzw. 1998 ermittelt worden sind. /.../ Gleiche Feststellungen treffen selbstverständlich [sic: die Kläger] auch auf den durchschnittlich täglichen Verkehr (DTV) ... zu.“

IVV 2009 (S. 28f.):

„Aus den für 2025 ermittelten Werten geht auch hervor, dass die in den früheren Untersuchungen für die Elemente der ‚Bo- [29]chumer Lösung‘ ausgewiesenen Prognose-Verkehrsbelastungen im Großen und Ganzen bestätigt werden“.

Die Annahme, dass sich in einem unterschiedlichen Zielzeitrahmen von 15 Jahren (2010 bis 2025) und unter den z.T. völlig unterschiedlichen Grundannahmen Verkehr steigernde und - mindernde Faktoren gegenseitig annähernd kompensieren, und das in jeweils drei aktualisierten Verkehrsprognosen in einem Zeitraum von 13 Jahren (1996 bis 2009), ist mehr als unwahrscheinlich. Diese **Kompensationseffekte sind in keiner Weise transparent und nachvollziehbar**, weder für die Planungsbetroffenen und Kläger, noch für die Planfeststellungsbehörde und das Gericht. Vielmehr ist nicht auszuschließen, dass in den zahllosen Rechenschritten im Prognoseverfahren jeweils so gerechnet worden ist, bis die ursprünglichen Prognosedaten „im Großen und Ganzen“ bestätigt werden konnten.

Eine Überprüfung der Rechenverfahren, selbst auf der Basis der in der neuen Prognose ausgewiesenen methodischen Schrittfolge, ist nur durch ein neues Gutachten durch einen anderen Gutachter möglich.

Fehlerhafte Modellsimulation des Analyse-Null-Falles 2005 und des Prognose-Null-Falles 2025

In IVV 2009 (S. 24 f.) wird dargestellt, wie die Modellsimulation des Analyse-Null-Falles mithilfe eines „iterativen Anpassungsprozesses“ zwischen gerechneten und gezählten Verkehrswerten erfolgt. Es heißt dann: „Die per Modellsimulation generierten Verkehrsbelastungen stimmen weitgehend mit den im Rahmen der SVZ gemessenen Werte(n) überein, wobei kleinere Schwankungen als durchaus zulässig angesehen werden“ (S. 25).

Die behauptete weitgehende Übereinstimmung mit den Messwerten der SVZ 2005 trifft nicht zu:

Für den Analyse-Null-Fall wird für die A 40 im Bereich Wattenscheid (Dauerzählstelle 4508/5113, Nähe AS Dückerweg) eine Verkehrsbelastung von 108.000 Kfz/Werktag angenommen. Die amtliche Straßenverkehrszählung 2005 ergab an dieser Messstelle eine Belastung von 113.232 Kfz/Werktag. Diese Messung wird bestätigt durch die Ergebnisse der Dauerzählstelle für das Jahr 2005 (113.074 Kfz/Werktag) (nach BAST, Verkehrsentwicklung auf Bundesstraßen 2005; 2006; 2007).

Zählwerte der Dauerzählstelle 4508/5113 (Kfz/W) (nach BAST):

2002: 112.702
 2005: 113.174
 2006: 114.087
 2007: 114.550

Zwischen dem Verkehrswert laut Analyse-Null-Fall 2005 und den zweifach gemessenen Werten für 2005 besteht also eine Differenz von mehr als 5.000 Kfz/W, d.h. von ca. 5%. Dies kann nicht als „kleinere Schwankung“ abgetan werden, sondern ist ein Indiz dafür, wie ungenau IVV schon die Ausgangsdaten modelliert hat. Erkennbar ist die gleiche Tendenz wie bei den Verkehrswerten für 2025, nämlich eine Tendenz zur Verringerung der tatsächlichen Verkehrsbelastung.

So wie der Analyse-Null-Fall 2005 fehlerhaft modelliert ist, so auch der Prognose-Null-Fall 2025. Obwohl die Prognose davon ausgeht, dass „bis 2025 in den Regionen Bochum im Mittel die Pkw-Verkehrsbelastungen (gegenüber 2004) noch um 10% ... und die Lkw-Verkehrsbelastungen um 21% ... ansteigen“ (IVV 2009, S. 19),

geht der Prognose-Null-Fall 2025 von einer Verkehrsbelastung auf der A 40 westlich der AS Stahlhausen von 108.000 Kfz/Werhtag aus (exakt wie im Analyse-Null-Fall 2005). Es ist abwegig anzunehmen, dass sich der Kfz-Verkehr auf der A 40 im Prognose-Null-Fall gegenüber 2007 (114.550 Kfz) deutlich rückläufig entwickeln soll.

Auch dies ist ein weiterer Hinweis, wie wenig verlässlich - entgegen den Beteuerungen von IVV selbst - die Verkehrsberechnungen von IVV sind. Es bestätigt sich der Eindruck, dass IVV systematisch die tatsächlichen und die künftigen Verkehrsbelastungen unterschätzt.

Literatur:

Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST):

Verkehrsentwicklung auf Bundesstraßen 2007. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Jahresauswertung der automatischen Dauerzählstellen, Verkehrstechnik - Heft V 178, Bergisch Gladbach 2009

BMVBS 2003:

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Die gesamtwirtschaftliche Bewertungsmethodik Bundesverkehrswegeplan 2003. Schlussbericht zum FE-Vorhaben 96.0790/2003 im Auftrag des BMVBW, 11030 Berlin, Stand: Januar 2005

IVV 1996:

Ingenieurgruppe IVV-Aachen, Verkehrliche Wirkung von Straßenmaßnahmen („Bochumer Lösung“) im Stadtgebiet Bochum, Aachen 1996

IVV 1998:

Ingenieurgruppe IVV-Aachen, Verkehrsströme an ausgewählten Knoten der A 40 und A 44 im Raum Bochum. Ergänzung zum Verkehrsgutachten „Bochumer Lösung“, Aachen 1998/1999

IVV 2004:

Ingenieurgruppe IVV-Aachen, Aktualisierung der Lkw-Verkehrsprognose zur Verkehrsuntersuchung „Bochumer Lösung“ / Querspanne A 44, Aachen 2004

IVV 2009:

Aktualisierung der Verkehrsprognose zur Verkehrsuntersuchung ‚Bochumer Lösung‘ auf den Zustand 2025, Aachen, Oktober 2009

SRU 2005:

Sachverständigenrat für Umweltfragen: Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr. Hohe Mobilität - Umweltverträglicher Verkehr, Hrsg.: Deutscher Bundestag, Drucksache 15/5900, 28.06.2005

„Steinbeis-Gutachten 2000“:

Steinbeis Transferzentrum (STASA)/ SSP-Consult/ IVR Stuttgart/ Heusch-Boesefeldt GmbH: Induzierter Verkehr - Verfahrensanpassung, Anwendungsfälle und Zuschlagfaktoren, Endbericht, Stuttgart 2000