

Fernstraßen-Bundesamt

Erörterungstermin

Planfeststellungsverfahren

BAB 59 – 6-streifiger Ausbau zwischen dem
Autobahnkreuz (AK) Duisburg
und der Anschlussstelle (AS) Duisburg-Marxloh

am 18.04.2024
in der Mercatorhalle Duisburg
Landfermannstr. 6, 47051 Duisburg

Stenografisches Protokoll

Nachfolgend finden Sie den Auszug aus dem Protokoll mit dem Redeanteil von Herrn Elsner.
Bitte beachten Sie, dass Beiträge anderer Teilnehmer aus datenschutzrechtlichen Gründen
nicht enthalten sind.

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Genau, es geht weiter. Ich bitte jetzt Herrn Guido Elsner nach vorne.

Herr Elsner:

Schönen guten Morgen! Mein Name ist Guido Elsner. Ich vertrete hier und heute meine Mutter, Frau Waltraud Elsner, die aufgrund ihres Alters und ihres Gesundheitszustandes mich mit der Wahrung ihrer Interessen beauftragt hat. Eine entsprechende Vormacht liegt Ihnen bereits vor; diese wurde am ersten Tag dieser Veranstaltung bei der Registrierung vorne einbehalten.

Ich beziehe mich auf die Einwendung mit der ID M76 und die darauf erhaltene Erwiderung. Meine Mutter ist Eigentümerin der Liegenschaft Heisingstraße 26, Flur 93, Flurstück 105. Vorab möchte ich noch erklären, dass das ganze Thema rund um die A 59 ein emotional sehr aufgeladenes Thema ist. Aus diesem Grund habe ich von einer freien Rede Abstand genommen und stattdessen diese Worte niedergeschrieben, um unser Anliegen und unseren Unmut hier sachlich vorzutragen.

Zuerst muss ich die absolut mangelhafte Informationsarbeit der Autobahngesellschaft rügen. Wir wohnen in Mülheim an der Ruhr und wurden in keiner Art und Weise informiert, dass dieses Bauvorhaben in Planung ist und dass wir aufgrund unseres Eigentums auch noch direkt durch einen inakzeptablen Eingriff in unser Eigentumsrecht betroffen sein werden. Es sollte einer jeden Behörde möglich sein, im Zweifelsfall durch Kontakt mit anderen Behörden herauszufinden, wem eine Immobilie gehört oder ein Grundstück gehört. Entsprechend sollten die Informationen zeitnah mitgeteilt werden können. Wir haben letztlich durch Mieter unserer Immobilie davon erfahren und uns später durch eigene Initiative zu diesem Thema schlaugemacht. Wir sind dann zu der letzten Bürgerinformation auf der Westender Straße in Duisburg-Meiderich persönlich erschienen, um nicht ganz dumm dazustehen.

Hier wurde uns dann eröffnet, dass die Planung schon in vollem Gange ist und bereits über diverse Varianten zur Sanierung der A 59 gesprochen und entschieden wurde. Ursprünglich standen die Tunnellösung und die konventionelle Bauweise zur Disposition, wobei wir dann aber direkt erfahren haben, dass die Tunnellösung bereits als nicht durchführbare Variante zu den Akten gelegt wurde, zumindest aufseiten der Autobahngesellschaft.

Es ist für mich unbegreiflich, wie man bei so einem Gegenwind bezüglich der favorisierten Variante und dem ganzen Unmut der Bürger, die gerade im Duisburger Norden ohnehin schon benachteiligt sind, was Grünflächen, Erholungsräume und all diese Dinge angeht, trotzdem starr auf dieser Form der Autobahnvariante beharren kann. Dies ist für mich nur erklärbar dadurch, dass die Personen, die solche Planungen durchführen, nicht in solchen Wohnlagen zu Hause sind und deshalb kein Verständnis dafür aufbringen können.

(Beifall)

Nun aber zu dem relevanten Einwand. Wir haben in den letzten Tagen des Öfteren hier vor Ort gehört, dass das Ziel des Ausbaus der A59 darin besteht, eine definierte Kapazität an Fahrzeugen zu bewältigen. So, wie ich das hier Gehörte mit meinem laienhaften Sachverstand interpretiere, wäre ein sechsspüriger Ausbau mit einer Höchstgeschwindigkeit von mindestens 100 bis 120 km/h je Fahrtrichtung überhaupt nicht erforderlich. Vielmehr wäre die Kapazität der A 59 weitaus höher, würde die Geschwindigkeit von 120 auf 80 km/h limitiert werden, was dann auch zur Folge hätte, dass die gewählten Breiten der Fahrspuren nicht mehr in dieser Größe erforderlich wären. Somit ergäbe sich eine viel schmalere zu bauende Brücke, insbesondere in dem Bereich unserer Immobilie. Wenn dort die Brücke schmalere ausgelegt werden würde, bräuchten nicht die Eigentümer mit Enteignung bedroht zu werden, und folglich würden Rechtsstreitigkeiten, die sich in Form von Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss in dieser Form zwangsläufig ergeben würden, nicht stattfinden.

Durch die zu breit geratene Planung wird unser Eigentum in Anspruch genommen, ohne dass dafür ein sachlicher Grund besteht, weil die Autobahn auch in ihrer schmaleren Variante ausreichend leistungsfähig wäre. Ich beantrage, sofern dies hier mündlich möglich ist, eine Ablehnung des aktuell vorliegenden Planfeststellungsverfahrens und fordere Sie auf, eine Überprüfung der von mir vorgebrachten Punkte in Betracht zu ziehen und gegebenenfalls Nachbesserung von der Autobahngesellschaft zu fordern. Vorsorglich weise ich, sowie bereits in der schriftlichen Einwendung aufgeführt, darauf hin, dass ich mir den Rechtsweg vorbehalten werde. – Das ist alles. Vielen Dank.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Dazu kann ich Ihnen sagen: Dass wir das in Betracht ziehen, haben wir hinlänglich klargemacht. Wir haben gestern auch hinlänglich gerade zu dieser Frage der Breite des Projektes diskutiert. Ich habe das auch vorhin noch mal angesprochen; daher muss ich das jetzt nicht alles noch mal wiederholen. Ich möchte an der Stelle aber noch mal ganz deutlich sagen: Dieser Punkt ist für uns ein ganz entscheidender.

Ich finde es ein bisschen bedauerlich, wenn behauptet wird oder wenn das jedenfalls von Ihnen so verstanden wird, als sei über eine bestimmte Variante schon entschieden oder diese würde schon umgesetzt. Sie haben vorhin die mangelnde Kommunikation angesprochen. Das kann ich jetzt nicht bewerten; ich kann nur sagen: Wenn Sie heute dabei waren und wenn Sie die letzten Tage dabei waren, wissen Sie, dass diese Aussagen natürlich nicht zutreffend sind.

(Herr Elsner: Das waren die Informationen, die uns an dem Tag mitgeteilt wurden!)

– Ja, ja, ich habe das schon verstanden; aber da ich weiß, dass der eine oder andere das vielleicht weiterhin für bare Münze nimmt, wollte ich es noch mal deutlich sagen. Alles klar.

Gut, wir können das Wort gerne auch noch mal an die Vorhabenträgerin weitergeben. Wir haben hier eine ganz konkrete Situation; wir haben uns das gerade noch mal angeschaut. Das ist natürlich ein Bereich – das ist mir auch klar –, der ist so nah dran, dass sich natürlich die Frage der Breite ganz konkret auf die Grundstückssituation auswirkt. Das ist völlig klar; da braucht man nur aufs Luftblick zu schauen, und das sieht man sofort.

Zum Thema „Entwurfklassengestaltung“ kann die Vorhabenträgerin auch gerne noch etwas sagen, vielleicht aber auch zu der konkreten Situation hier vor Ort. Von meiner Seite aus kann ich Ihnen für das FBA nur mitgeben, dass wir bereits mehrfach deutlich gemacht haben, dass genau dieser Punkt, die Gestaltung der Breite, ganz grundsätzlich, also nicht nur für Ihre Mutter mit dem Grundstück, natürlich eine große Bedeutung hat. Mehr muss ich dazu, glaube ich, auch nicht mehr sagen. alles klar.

Gut, dann gebe ich das Wort mal weiter an die Vorhabenträgerin. – Danke schön.

Herr Korte (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Hier haben wir einen Bereich, der besonders betroffen ist; das ist nicht zu verkennen. Hier ist es auch tatsächlich so, dass das Ganze unabhängig davon ist, wie breit denn eine endgültige Brücke sein wird; denn das ist ein Bereich, der für den Bauzustand die Behelfsbrücke benötigt.

(Herr Elsner: Nein!)

Damit ist es unabhängig davon, wie breit letztendlich die Brücke letztlich sein wird, weil durch den Bauzustand schon zumindest der Garten betroffen sein wird. Beim Tunnel zum Beispiel wäre das Haus eines von denen, das definitiv abzureißen wäre. Aber, wie gesagt, um für den Bauzustand eine Umfahrung bzw. eine Behelfsbrücke hinzubekommen, gibt es diese Betroffenheit des Grundstücks, unabhängig davon, wie der Endzustand sein wird.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Ist diese Beanspruchung wirklich unbedingt erforderlich? Sehen Sie gewisse Spielräume, von dieser Beanspruchung abzusehen? Oder sagen Sie: „Nein, aufgrund der Vorgaben der Planung und aufgrund der Notwendigkeit, dieses Projekt entsprechend den Richtlinien und gesetzlichen Vorgaben umzusetzen, ist diese Beanspruchung zwingend erforderlich“? Diese Frage würde ich gerne noch mal stellen.

Herr Korte (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Ich kann es noch mal konkretisieren: Es ist zwingend erforderlich. Wir haben natürlich versucht, das schon in der Planung zu minimieren, aber es ist zwingend erforderlich.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Aus dem Luftbild heraus ist das für uns immer noch so ein bisschen die Frage. Ich glaube auch, dass die spätere Breite des endgültigen Bauwerks dann trotzdem eine gewisse Auswirkung hat; aber ich habe verstanden, was Sie meinen. Es ist natürlich in erster Linie die Behelfsbrücke, die dazu führt, dass der gesamte Gartenbereich betroffen wäre; das ist ganz klar. Insofern nehme ich diese Informationen jetzt erst mal so mit. Aber Sie wollen gerne noch etwas dazu ergänzen. Bitte schön.

Herr Elsner:

Behelfsbrücke hin oder her – es geht in erster Linie um diesen Garten. Wenn der Bereich theoretisch für eine kurze Zeit – wobei: sechs, sieben Jahre sind jetzt nicht wirklich kurz – beansprucht werden würde für eine Baumaßnahme, dann könnte man sagen: Ja, für die Allgemeinheit und für alles drumherum man kann das noch akzeptieren. Aber jetzt kommt der Casus knacksus: Jetzt kommt die Autobahn auf die tolle Idee, dort einen bislang nicht vorhandenen Betriebsweg dauerhaft zu errichten. An der Stelle sind wir raus; denn dann ist dieser Garten dauerhaft nicht nutzbar. Unsere Mieter werden sagen: Wisst ihr was, werdet glücklich mit dem, was ihr habt. Wir werden auf dem Schaden sitzenbleiben, und das ist absolut inakzeptabel. Tut mir leid, da bin ich wirklich raus.

(Beifall – Zuruf: Dann ist gar kein Garten mehr da! Null!)

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Wollen Sie noch was zu dem Betriebsweg sagen?

Herr Hinterlandt (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Für den Betriebsweg gilt im Prinzip das Gleiche, was vorhin bei der Lärmschutzwand schon gesagt wurde: Der ist erforderlich, um die Lärmschutzwände und die Brücke von außen dauerhaft betreiben zu können. Die Einschränkungen, die Sie gerade angesprochen haben, sind letztendlich Entschädigungsfragen, die natürlich zu regeln sind. Da haben Sie einen Anspruch; Frau Tarner hatte es gerade schon ausgeführt.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Sie können sich gerne noch mal dazu äußern, und wir sagen auch noch was zum Thema „Entschädigung“, wenn Sie einverstanden sind.

Herr Elsner:

Ja, ganz kurz. Da muss ich widersprechen. Sie sagen: Da ist ein Betriebsweg zur Instandhaltung der vorhandenen Lärmschutzwände erforderlich. Dem entnehme ich, dass wir jetzt schon über einen Betriebsweg verfügen. Dem ist mitnichten so. Wir haben Lärmschutzwände an der Stelle; es ist aber überhaupt kein Betriebsweg vorhanden. Da könnte man erwarten, dass man sagt: Das hat jetzt, ich weiß nicht, 60 Jahre oder so funktioniert, jedenfalls so lange, wie die Brücke steht. Warum sollte das nicht in den nächsten Jahrzehnten auch so funktionieren? Warum ist man so starrsinnig und beharrt auf solchen Sachen?

Dieses Stück, das Sie dauerhaft entnehmen wollen, ist für Sie vielleicht ein Klacks von 22 Quadratmetern; das macht bei dem Garten aber fast die Hälfte aus. Das heißt etwas für die Leute, die dort unten leben. Ich lade Sie alle zu einem Vor-Ort-Termin ein, dort in diesem Garten bei schlechtem oder gutem Wetter einfach mal Platz zu nehmen. Sie bekommen eine Tasse Kaffee, und dann genießen Sie das. Dann stellen Sie sich bitte vor: Die Autobahn kommt mal eben 9 Meter näher, und die Schutzwand ist – ich weiß nicht – auch 2 Meter höher. Wenn Sie so viel Fantasie oder Feingefühl haben, dann können Sie vielleicht noch mal darüber nachdenken.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Ist ein Betriebsweg an der Stelle wirklich zwingend erforderlich?

Herr Hinterlandt (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Ja. Ich möchte auch noch einen Satz dazu sagen, warum jetzt kein Betriebsweg vorhanden ist. Wir haben die Situation, dass wir uns zum einen, wenn wir neu bauen, natürlich an die neuen bzw. die aktuellen Richtlinien und Gesetze zu halten haben. Zum anderen haben wir auf der neuen Brücke eine entsprechend höhere Lärmschutzwand, und die ist nicht mehr von der Autobahn aus zu prüfen.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Gut, vielen Dank. Das nehmen wir jetzt erst mal so zur Kenntnis. Da wir jetzt wieder eine grundsätzliche Frage berühren, möchte ich das Wort noch mal an meine Kollegin Frau Tarner weitergeben. Da wurde wieder das Thema „Entschädigung“ angesprochen worden. Uns ist natürlich klar – das sagen wir Ihnen jetzt ganz deutlich an dieser Stelle –, dass das für Sie natürlich nur die zweitbeste Lösung ist.

(Herr Elsner: Das ist keine Lösung!)

Sie hätten natürlich gerne eine andere Lösung, das haben wir vollumfänglich verstanden.

Aber gestatten Sie bitte, dass wir zu dem Thema „Entschädigung“ noch mal grundsätzlich etwas sagen. Das interessiert, glaube ich, auch andere Bürgerinnen und Bürger, die ähnlich betroffen sind. In vielen Erwiderungen kommt dieses Thema vor, und es wird aus unserer Sicht dort auch grundsätzlich richtig dargestellt. Vielleicht könnte man noch ein paar Sätze mehr dazu sagen. Das wollen wir jetzt gerne nachholen. – Danke schön.

Frau Tarner (Fernstraßen-Bundesamt):

Was das Thema „Entschädigung“ angeht, muss man wissen, dass wir als Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss nicht die Höhe einer Entschädigung festsetzen. Was wir beschließen bzw. verfügen im Planfeststellungsbeschluss, das ist, ob eine Entschädigung dem Grundsatz nach zu zahlen ist. Das kann, wie in Ihrem Fall jetzt, wenn ich es richtig verstanden habe, so sein, weil durch die Anlage eines Betriebsweges das Eigentum an dem Grundstück direkt in Anspruch genommen wird, sodass das Eigentum an dem Grundstück insoweit dauerhaft verloren geht.

Das ist natürlich eine Frage, die in den Bereich der Entschädigung fällt. Da würden wir im Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach feststellen, dass eine Entschädigungspflicht besteht. Aber was die konkrete Höhe der Entschädigung angeht, so wird das in einem nachfolgenden Verfahren bei der Bezirksregierung – in Ihrem Fall in Düsseldorf – festgelegt. Dort findet dann das Entschädigungsverfahren statt, wo nicht mehr darüber entschieden wird, ob eine Entschädigung zu zahlen ist – das würden wir ja im Planfeststellungsbeschluss festlegen –, sondern in diesem nachfolgenden Entschädigungsverfahren bei der Bezirksregierung Düsseldorf würde darüber entschieden, wie hoch diese Entschädigung ausfallen wird.

Dazu können wir zu diesem Zeitpunkt natürlich noch gar nichts sagen; das ist auch nicht unsere Zuständigkeit. Es ist sicherlich so, wie Herr Hagenberg es gerade auch schon sagte: Diese Entschädigungszahlung kann Ihnen sicherlich nicht Ihnen das wiedergeben, was Sie dann an Ihrem Gartengrundstück verlieren.

Das ist uns auch bewusst, das kann ich Ihnen versichern.

(Herr Elsner: Und auch nicht den Folgeschaden!)

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

– Kommen Sie bitte noch mal nach vorne, sonst kommen wir mit dem Protokoll total durcheinander.

Herr Elsner:

Also, das ist ja genau der Punkt. Diese Entschädigung – sind wir mal ganz ehrlich – bringt weder den Mietern noch uns als Eigentümern in irgendeiner Form irgendetwas. Es geht um das, was wir vor Ort haben. Ich bin in diesem Haus groß geworden, ich habe da meine Jugend verbracht. Meine Schwester wohnt heute noch in diesem Haus. Dort wohnt ein guter Freund im Haus, eine befreundete Familie. Da ist eine Hausgemeinschaft gewachsen. Das sind genau die Themen, wozu ich vorhin meinte: Es ist wichtig, dass man sich da auch mal reinversetzt.

Es ist klar, Sie müssen irgendwann irgendetwas bauen, da bin ich voll dabei. Sie haben es gerade gehört: Wenn Sie der Tunnelvariante zustimmen, würden wir das Haus ganz verlieren. Das ist auch nicht die Traumlösung. Ich sage mal: Wir haben ein Herz, und das schlägt ganz klar für unser Eigentum, aber auch für den Stadtteil in Duisburg. Das muss man ganz klar sagen. Wenn jetzt diese Tunnellösung käme – auch wenn ich das Thema jetzt wieder ansprechen muss –, ja, dann würden wir in den sauren Apfel beißen. Aber dass man jetzt wegen dieser nach wie vor viel zu breiten Brücke, die man so breit baut, um das Maximale zu erreichen, dann diese Situation hat – tut mir leid, das ist nicht nachvollziehbar.

Da bitte ich Sie wirklich: Gehen Sie hin, rechnen Sie das noch mal durch, gucken Sie sich das an: Wie verhält sich der Verkehrsfluss bei den verschiedenen Geschwindigkeiten bei einer Reduzierung der Fahrbahnbreite? Schauen Sie sich das noch mal an: Das wird auch billiger, das kann ich Ihnen versprechen. Schauen Sie nach! Danke.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

An meinen Äußerungen von vorhin haben Sie vielleicht schon gemerkt, dass mir völlig klar ist, welches Ihre gewünschte Lösung ist. Das andere wäre dann sozusagen die Folge. Wir sind als an Recht und Gesetz gebundene Behörde gezwungen, Ihnen auch ganz deutlich die Konsequenzen zu nennen. Es ist für Sie einfach von Interesse, dass Sie wissen, wie es potenziell weitergehen würde.

Um noch mal auf Ihre favorisierte Lösung zurückzukommen: Natürlich ist ganz klar, dass jede Grundrechtsbeeinträchtigung – das wäre es ja hier; Artikel 14 Grundgesetz, das Eigentumsgrundrecht, ist ja betroffen – einer Rechtfertigung bedarf. Ich will jetzt nicht so juristisch werden; aber das heißt auf Deutsch: Wir dürfen in einer Planfeststellung nur die Grundrechtseingriffe sozusagen autorisieren, wenn sie auch zwingend erforderlich sind und wenn auch die Verhältnismäßigkeit etc. pp. abgeprüft ist. Das bedeutet: Bei jeder Grundstücksinanspruchnahme – deswegen auch meine Frage vorhin an die Vorhabenträgerin – muss natürlich geprüft werden: Ist diese Inanspruchnahme für die Erreichung dieses

gesetzlichen Zwecks – Bundesverkehrswegeplan, Ausbau der A 59 usw. – tatsächlich zwingend erforderlich? Oder kann man sagen: „Ich verzichte auf diese Grundstücksinanspruchnahme, weil es andere Möglichkeiten gibt“? Das hatten wir in einer anderen Konstellation, wenn auch in einer vergleichbaren Problematik schon.

Diese Frage nach der Verhältnismäßigkeit, der Erforderlichkeit, der Notwendigkeit von solchen Maßnahmen – das ist ja immer ein Grundrechtseingriff – müssen wir uns immer stellen. Übrigens gibt es auch noch andere Grundrechte; nicht, dass das jetzt wieder falsch gedeutet wird. Natürlich ist auch der Artikel 2 mit Gesundheitsschutz usw. natürlich ein Grundrecht, ganz klar. Hier aber reden wir jetzt von Artikel 14; deswegen noch mal die klare Aussage von mir, dass wir uns das natürlich anschauen. Deswegen gibt es zum Beispiel auch ein Grunderwerbsverzeichnis in den Planunterlagen, wo man auch als Planfeststellungsbehörde genau nachvollziehen kann: Was plant denn eigentlich die Vorhabenträgerin für Eingriffe? Sind das dauerhafte oder vorübergehende Eingriffe?

Wir müssen uns letztlich immer die Frage stellen – und das muss auch in den Unterlagen nachgewiesen sein –, ob diese Inanspruchnahmen tatsächlich erforderlich sind und zur Zielerreichung notwendig.

(Herr Elsner: Das ist eine planerische Frage, oder?)

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Vielleicht bleiben Sie einfach vorne, das wäre einfacher.

Herr Elsner:

Ich bin voll bei dem, was Sie sagen, aber wir müssen uns darüber einig sein: Das ist eine planerische Frage, und da sind Sie gefordert. Ich habe selber jahrelang auch Planung betrieben, nicht im Städtebau, auch nicht im Brückenbau, sondern bei mir war es schlicht und einfach Elektrotechnik. Da gibt es immer so einen Punkt, der nennt sich „Angstfaktor“. Das heißt, ich gehe hin, plane eine Anlage – in dem Fall elektrisch – und rechne einen Faktor X hinzu, um die Sicherheit zu haben, dass alles glatt läuft. An der Stelle bitte ich Sie: Kürzen Sie den Faktor etwas ein. Wenn dort unten Baustellenfahrzeuge entlang müssen – da bin ich voll auf Ihrer Seite –, dann müssen die da lang.

Ich habe mir das Ganze angeschaut und ich bin der Meinung, dass Sie durchaus auf dieses Stückchen Garten verzichten könnten, wenn Sie es denn wollten. Und genau diesen Willen würde ich gerne von Ihnen sehen. Ich würde mich auch gerne mit Ihnen zusammensetzen, damit wir uns das Ganze gemeinsam anschauen – sowohl vor Ort als auch gerne in Ihren Unterlagen, wo ich mit Sicherheit noch was von Ihnen lernen kann –, und dann zeigen Sie mir

bitte, dass es unmöglich ist, diese – ich sage jetzt mal – 22 Quadratmeter den Leuten zu lassen.

Im Moment sieht es für mich so aus: Da ist eine schöne glatte Linie gezogen. Planerisch sieht das sauber aus, da bin ich völlig bei ihnen. So habe ich es früher auch gezeichnet. Wenn es aber Gründe gibt, die dagegensprechen, dann kann man auch etwas von der Norm abweichen, ohne ein Gesetz zu brechen, und genau das fordere ich.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Wären Sie denn zu einem solchen Gespräch bereit?

(Herr Elsner, auf dem Weg vom Mikrofon zurück an seinen Platz: Ja! – Heiterkeit)

– Entschuldigung! Also, dass Sie dazu bereit sind, habe ich jetzt mal angenommen; Sie haben ja den Vorschlag gemacht. Ich hatte jetzt gerade nach rechts geschaut, was Sie nicht sehen konnten. Wären Sie vonseiten der Autobahn GmbH zu einem solchen Gespräch bereit?

Herr Korte (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Ja, wir sind natürlich gesprächsbereit, und wir kommen auch gerne vor Ort. Wir nehmen das auch wirklich ernst und nehmen die Gespräche gerne in Anspruch.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Dann nehmen Sie das bitte auch mit zu Ihrer Mutter nach Hause, dass wir die Zusage der Vorhabenträgerin haben, dass vor Ort ein gemeinsames Gespräch geführt wird, um Ihnen das Ganze noch mal zu erläutern. Danke schön.

(Herr Elsner: Sehr gut! Danke schön!)

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Vielleicht noch mal zu Ihrer Information, Herr Elsner: Wir waren auch schon vor Ort. Wir wissen genau, von welcher Situation Sie reden. Wir haben genau vor diesen Gärten gestanden und wissen daher ganz genau, wovon hier die Rede ist.

Herr Elsner:

Ich glaube Ihnen das, wenn Sie sagen, Sie waren vor Ort und haben diese kleinen, schönen Gärten gesehen. Das Problem ist: Das, was Sie gesehen haben, sind nicht die Gärten. Das, was Sie in erster Linie am Anfang gesehen haben, ist ein Stück, das der Stadt Duisburg gehört,

welches die Leute, die die Gärten nutzen, respektive die Hauseigentümer, für ihre Mieter angemietet haben. Dass dieses Stück wegfällt, darüber brauchen wir nicht zu diskutieren; das haben wir schon geschluckt.

Zudem soll – und deswegen möchte ich wirklich gerne diesen Ortstermin haben – von dem bestehenden, dann wirklich sehr kleinen Garten noch mal etwas weggenommen werden. Auf manchen Skizzen – das hat meine Schwester mir gerade noch gezeigt – ist dann der ganze Garten weg. Das ist inakzeptabel. Deswegen: Wenn Sie vor Ort sind, zeige ich Ihnen das gerne: Ich kann Ihnen genau die Gemarkungssteine zeigen, wo unsere Grundstücksgrenze ist. Und wenn an dieser Grundstücksgrenze tatsächlich der Betriebsweg beginnt, dann wäre, so glaube ich, auch der Autobahngesellschaft ausreichend Genüge getan. Dann kann man das akzeptieren.

Das ist der Zustand, wie er ursprünglich war, bevor es die Autobahn gab. Das wurde seinerzeit von meinem Opa gekauft, instandgesetzt, renoviert und restauriert, wie auch immer man das nennen will. Und das ist der Punkt: Es ist vielleicht nicht viel, aber es ist viel für die, die da wohnen. Für Sie sind es ein paar Quadratmeter, das kann ich verstehen. Für uns ist das aber sehr viel.

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Vielen Dank, dass Sie das noch mal klargestellt haben. Wir standen wirklich davor. Klar, wir gucken auf die Pläne, aber ich habe das zugegebenermaßen so nicht gesehen.

Herr Elsner:

Nein, das kann man auch nicht sehen.

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Es ist gut, dass Sie das gesagt haben; dann wissen wir Bescheid. Das Gesprächsangebot steht, und das finde ich sehr gut.

Herr Elsner:

Dann komme ich gleich zu Ihnen und zu Ihnen, und wir planen einen Begehungstermin. Dann gibt es auch Kaffee und Kuchen.

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Okay, sind wir dabei. – Nichtsdestotrotz gehen wir jetzt noch weiter auf der Rednerliste, obwohl es schon kurz vor 11 Uhr ist. Wir nehmen den nächsten Redner noch dran. Ich bitte nach vorne Herrn [...]. Bitte.