

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 Ciesla. Bitte beachten Sie, dass Beiträge anderer Teilnehmerinnen oder Teilnehmer aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht enthalten sind.

Frau Ciesla (BUND NRW):

Kerstin Ciesla, BUND. Ich bin hier als stellvertretende Landesvorsitzende, bin aber auch sprechfähig für das Landesbüro der anerkannten Naturschutzverbände.

Vor genau zehn Minuten habe ich Probleme mit meinem Rechner bekommen; aber ich glaube, das kriegen wir noch hin.

Ich würde gerne noch mal ein paar generelle Statements loswerden. Gestern hatte ich mich kurzgefasst, hatte aber schon angedroht, dass Sie heute noch ein bisschen mehr von mir hören. Wir haben heute Morgen die Kritik von der Stadt Duisburg vernommen, was die Fristen und Zeiten betrifft, um Stellung zu den Synopsen zu nehmen. Ich kann das nur bestätigen; bei uns ist es sogar noch krasser gewesen: Ich habe die Synopse erst am 10.04. bekommen, und das auch nur auf Rückfrage, weil die Adresse falsch gesetzt war. Für das Ehrenamt waren das noch nicht mal Arbeitstage, sondern das waren sechs Tage, und das ist doch ein bisschen arg knapp für die Vorbereitung. Deswegen gehe ich auch nur zum Teil auf Ihre Aussagen, weil ich mich da erst noch mal durcharbeiten muss.

Zum Zweiten: das Thema „Textbausteine“. Das hatten wir heute auch schon mehrfach. Ich finde es merkwürdig, dass man einfach irgendwelche Textbausteine zu irgendwelchen Dingen einsetzt. Man sollte den Text auch lesen, zu dem man Stellung bezieht und nicht – was weiß ich –, wenn es um Treibhausgasimmissionen geht, was über Luftschadstoffe schreiben. Also, da würde ich mir doch mehr Professionalität wünschen.

Drittens. Heute und gestern waren sich alle einig: Wir wollen den Ausbau. Der BUND und das Landesbüro der anerkannten Naturschutzverbände sehen das eben nicht so. Wir haben ganz klar und deutlich gesagt: Ein sechsspüriger Ausbau ist uns zu viel, und zwar aufgrund der Immissionen. Wir haben allerdings auch gesagt: Die A-59-Brücke, die Berliner Brücke, ist ein Muss. Wir wollen natürlich nicht die Lebensader A 59 absperren. Vorhin wurde gesagt: Wir sind ja auch Menschen, und wir verstehen auch Emotionen. Ich weiß, mir wird auch immer Emotionalität vorgeworfen, aber letztendlich geht es hier um klare, eindeutige Fakten. Deswegen komme ich jetzt mal zu den einzelnen Punkten.

Ich fange mal an mit dem Thema „Verkehrsprognosen und Verkehrsgutachten“. Ich denke, es ist Ihnen allen bekannt, dass der BUND den Bundesverkehrswegeplan in der Fassung, wie er vorliegt, ablehnt, auch mehrfach abgelehnt hat, weil man die aktuellen Situationen, was die Klimakrise angeht, überhaupt nicht berücksichtigt hat. Alle Statements sind unter diesem Aspekt zu sehen. Uns ist durchaus klar, dass der Herr Wissing sich am Montag damit durchgesetzt hat, die Sektorenziele abzuschaffen und der Verkehr jetzt nicht mehr so genau betrachtet wird. Auf EU-Ebene haben wir das Ziel aber immer noch, und da kommen wir auch

nicht drumherum. 2030 muss die Bundesrepublik Deutschland auch da die Werte einhalten. Unter dem Aspekt finde ich es bei manchen Aussagen wirklich perfide, was wir da in den Textbaustein an Antworten von Ihnen bekommen haben.

Aber gehen wir mal zu dem Verkehrsgutachten. Wir haben eine Datengrundlage von 2016 und eine Prognose bis 2030. Bei einem solchen Vorgang hätte ich erwartet, dass man mal auf aktuellere Datenlagen geht. Wir wissen doch alle: Bis es da zur Realisierung kommt, sind mehr als zehn Jahre vergangen. Das Landesbüro der anerkannten Naturschutzbehörden hat unter dem Stichpunkt M 314-4 noch mal sehr detailliert dargestellt, an welchen Punkten es Unterschiede gibt. Da würde ich Sie als Genehmigungsbehörde bitten, noch mal genauer zu verifizieren, was dazu gekommen ist. Für unsere Stellungnahme M 591-3 müsste ich jetzt das Zitat finden. Wir sind immer noch bei der Verkehrsprognose. – Es ist verrückt: Den ganzen Tag hat der Rechner funktioniert, jetzt aber nicht. Entschuldigen Sie bitte. – Okay, ich mache jetzt erst mal mit etwas anderem weiter.

Nehmen wir mal das Thema „überragend öffentliches Interesse“. Also, es wird dargelegt, dass wir hier ein überragend öffentliches Interesse haben. Wir wissen, dass wir in der Stadt Duisburg ein Interesse an der A 59 haben. Wir wissen, dass wir als Logistikstandort ein Interesse daran haben. Aber aufgrund unserer Aussage zum Thema „überragend öffentliches Interesse“ zu sagen: „Na ja, wir betrachten aber immer nur die Spitzenlast beim Verkehr“, finde ich dann schon auch perfide. Wir wissen: Ja, zu bestimmten Zeiten ist die A 59 momentan dicht. Aber wir wissen auch, dass wir selbst zum Berufsverkehr an bestimmten Stellen der A 59 Rückstausituationen haben zu den anderen Autobahnen, sei es jetzt die A 40 oder die A 42. Und von daher einfach zu sagen: „Wir gucken uns an, wann die Stoßzeit ist“, ohne zu betrachten, was das eigentlich insgesamt heißt, finde ich schon ziemlich perfide. Das hilft dann dem Logport nicht, das hilft auch den Gewerbetreibenden nicht, das hilft auch allen anderen nicht, ob sie jetzt in einer Spur mehr im Stau stehen oder nicht.

Zu dem Aspekt, dass mehr Spuren nicht zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses führen, gibt es weltweit genügend Studien, die immer wieder sagen: Sie können noch eine Spur, noch eine Spur, noch eine Spur mehr bauen – Sie produzieren einfach nur mehr Verkehr. Diese Aussage einfach zu ignorieren, obwohl wir die aktuellste Studie von Greenpeace hinterlegt und auch zum Teil unserer Stellungnahme gemacht haben, und Sie einfach nur darlegen: „Na ja, der geplante Ausbau führt zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses“, finde ich auch nicht adäquat. Auch dazu hätte ich gerne eine Auskunft, wie Sie denn auf diese Aussage kommen. Weltweit können Sie sich anschauen, dass mehr Spuren nicht zu weniger Verkehr oder weniger Stau führen. Das ist rein eine Frage der Zeit, wann auch dort wieder Staulagen sind. Letztendlich haben wir immer auch die Rückstausituation, die zu betrachten ist.

Natürlich weiß ich, dass es hier um ein Verfahren geht, das eine Autobahnerweiterung betrifft; aber ich finde, wir müssen gerade auch in einer Stadt wie Duisburg weiterdenken. Wir müssen auch die Verkehrs- und Mobilitätswende in Betracht ziehen. Wenn ich dann immer nur als Standardtextbaustein bekomme: „Radverkehr und ÖPNV, das interessiert uns alles nicht, wir betrachten jetzt nur die Autobahn“, dann ist es sehr, sehr kurzfristig gedacht. Wir müssen uns ehrlich machen: Wir werden – das sagt auch der Hafen, das sagt auch die Stadt Duisburg – in Duisburg wahrscheinlich mehr Lkw-Verkehre bekommen aufgrund des Logistikstandortes.

Aber ich gehe davon aus, dass wir langfristig gesehen wesentlich weniger motorisierten Individualverkehr haben werden. Da kommen wir nicht drumherum; denn wir müssen die Klimaziele erreichen. Auch wenn sich Herr Wissing jetzt noch sträubt – spätestens 2030 wird die EU sagen: Es muss aber so sein. Das heißt, eine Antriebsänderung ist noch keine Mobilitäts- oder Verkehrswende, auch das muss betrachtet werden. Da kann ich nicht von einer Datenlage von 2016 oder von Prognosen von 2016 ausgehen, obwohl inzwischen ganz, ganz viele neue Berechnungen da sind, zum Beispiel auch vom DIW. Das ist alles nicht betrachtet worden, sondern man macht hier weiterhin Verkehrsplanungen, wie ich immer so schön sage, des 20. Jahrhunderts. Ich bin aber im 21. Jahrhundert, ich finde, das muss auch berücksichtigt werden.

Von daher würden wir gerne den Antrag stellen, dass Sie noch mal prüfen: Kann man überhaupt eine Entscheidung fällen aufgrund einer Datengrundlage und einer Prognose, die in 2016 erstellt worden ist? Das ist da an der Stelle unsere Bitte.

Ich möchte Ihnen jetzt gerne die Möglichkeit geben, zu antworten. Derweil suche ich das eine Zitat, bevor ich dann zum nächsten Thema übergehe.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Erst mal vielen Dank. Ich habe mir zwei wichtige Schlagworte notiert. Das eine ist das Thema „Verkehrsprognose“, das hatten Sie gerade gesagt, und das andere ist das Thema „Verkehrsfluss“. Zum Bundesverkehrswegeplan müssen wir, glaube ich, nicht so sehr viel sagen, und das wissen Sie auch. Wir hatten uns auch in der Pause schon kurz über das Thema unterhalten. Das ist eine Sache, wo der Gesetzgeber rangehen muss. Wir wissen, dass es im Koalitionsvertrag die Aussage gibt, dass da eine Novellierung erfolgen soll, und dementsprechend ist auch eine Novellierung des Fernstraßenausbaugesetzes möglich. Da ist aber nach unserem Kenntnisstand noch nicht so wahnsinnig viel erfolgt.

Da müssen wir einfach feststellen, ob wir das jetzt gut finden oder nicht, dass dieses Projekt in dieser Ausformung, wie es jetzt hier beantragt ist, im aktuellen Bundesverkehrswegeplan steht und auch in der höchsten Dringlichkeitsstufe eingeordnet ist. Wir als eine Behörde, die

an Recht und Gesetz gebunden ist, müssen das jetzt erst mal so zur Kenntnis nehmen. Da sind wir uns, glaube ich, auch einig. Ich würde trotzdem gerne diese beiden Punkte „Verkehrsprognose“ und „Verkehrsfluss“ noch mal an den Vorhabenträger weitergeben, weil Sie auch konkret angesprochen worden sind.

Herr Prof. Dr. Schink (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Sie hatten ja vorgetragen, dass der BUND den Bundesverkehrswegeplan und das Fernstraßenausbaugesetz nicht für verbindlich hält, weil die Prognosen – so hatten Sie es gerade ausgeführt – 2016 erstellt worden sind und nach Ihrer Auffassung Prognosen aus dem 20. Jahrhundert darstellen.

Ich habe mir das Gutachten von Frau Dr. Hess daraufhin mal angeschaut. Man kann durchaus der Auffassung sein, dass die Prognosen bestimmte Punkte, etwa Klimaschutz und andere Dinge, mehr hätten einbeziehen müssen, auch die Verkehrswende. Das ändert aber nichts daran, dass die Planfeststellungsbehörde genauso wie der Vorhabenträger an Gesetz und Recht gebunden sind. Die Rechtsprechung sieht so aus, dass Bundesverkehrswegeplan und Fernstraßenausbaugesetz die Frage der Notwendigkeit des Ausbaus abschließend regeln; es sei denn, es gibt Punkte, aus denen sich ergibt, dass das Ganze evident unzureichend ist oder dass das Projekt überhaupt nicht mehr realisiert werden kann.

Das ist vorliegend aber nicht der Fall. Die These, die Frau Dr. Hess aufgestellt hat, dass das Ganze verfassungswidrig sei und deshalb nicht verbindlich wäre, ist durch nichts begründet, und die ist meines Erachtens auch evident unzutreffend.

Frau Ciesla (BUND NRW):

Das beantwortet aber nicht die Frage zum Thema „Verkehrsfluss“.

Herr Prof. Dr. Schink (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Die Verkehrsprognose liegt dem Bundesverkehrswegeplan und dem Ausbauplan zugrunde, und deshalb gibt es eigentlich keine Notwendigkeit, davon abzuweichen. Nichtsdestotrotz kann natürlich die Planfeststellungsbehörde in ihrer planerischen Abwägung zu der Frage Stellung nehmen, ob denn aus Gründen des Klimaschutzes und aus Gründen der Verkehrswende möglicherweise der Ausbau so nicht erfolgen soll. Dann aber gibt es wiederum die Bindung an die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, und es wäre eine Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts notwendig, um davon abzuweichen. Die liegt nicht vor.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Können Sie denn – wenn ich mich da noch mal einschalten darf – etwas zu der These hinsichtlich des Verkehrsflusses sagen, die gerade auch vorgetragen worden ist? Das ist ja eine These, die in der Stellungnahme des BUND sehr dezidiert dargelegt wird. Das ist eine Argumentation, die man auch aus anderen Projekten kennt. Das ist eine sehr grundsätzliche Position, und ich glaube – jetzt sage ich selber schon: „ich glaube“ –, da kann man sich nicht an Glaubensfragen, sondern das ist wirklich eine sachlich relevante Frage, die man, wie gesagt, nur mit Fakten beantworten kann. Sie sind natürlich als diejenigen, die dieses Projekt planen, noch viel näher an dem Thema dran.

Wir könnten, wenn das gewünscht ist, natürlich auch noch was dazu sagen, aber die Frage möchte ich schon an Sie richten: Wie schätzen Sie denn diese These ein, gerade im Hinblick auf dieses konkrete Projekt, über das wir hier reden? Wir müssen immer auch das Projekt anschauen und nicht sagen, dass irgendwie irgendwo – jetzt hätte ich fast gesagt: in Europa oder auf der Welt – solche oder solche Erfahrungen gesammelt worden sind. Es geht schon auch darum, wie Sie das konkret für dieses Projekt hier einschätzen. Insofern halte ich die Frage auch für berechtigt. Das ist eine Verbindung, die eine ganz bestimmte Charakteristik hat, die Sie sich bestimmt genau angeschaut haben, auch schon im Rahmen der Vorplanung, auch gemeinsam mit dem Ministerium. Da würde mich Ihre Einschätzung an der Stelle schon interessieren.

Herr Korte (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Dann greife ich jetzt mal die Frage zum Thema „Verkehrsfluss“ auf. Ich möchte hier etwas klarstellen, nämlich dass wir keinesfalls nur den kleinen Streckenabschnitt der A 59 betrachtet haben, was den Verkehrsfluss dort angeht. Sie sprachen gerade von den Rückstaulängen auch auf anderen Autobahnen. Das ist ja eine Netzbetrachtung, die hier stattfindet, und von daher wird das alles mitberücksichtigt, allein schon bei der Bedarfsfestlegung. Da wurde, wie gesagt, festgestellt, dass dieser Ausbaubedarf der A 59 vorhanden ist.

Sie haben richtigerweise gesagt, dass eine weitere Spur Verkehr anzieht. Ich möchte es aber mal an einem praktischen Beispiel festmachen. Eine vierstreifige Autobahn ohne Standstreifen hat eigentlich eine Kapazität von bis zu 60.000 Fahrzeugen. Wir haben jetzt aber schon teilweise über 100.000 Fahrzeuge und werden 120.000 Fahrzeuge haben. Das ist eine Milchmädchenrechnung. Wir brauchen die erweiterte Spur, um die jetzigen Verkehrsmengen überhaupt aufzunehmen. Dazu sagen Sie auch richtigerweise: Der Logistikstandort wird sich entwickeln, wird mehr Lkw-Verkehr herbeiführen. Genau das ist auch in diesen Prognosen mitberücksichtigt, dass der Güterverkehr tatsächlich ansteigende Tendenz hat. Demzufolge ist der Verkehrsfluss bei der A 59 allein schon durch diesen Ausbau verbessert, um überhaupt die jetzt vorhandenen Verkehrsmengen aufzunehmen.

Auch dazu noch ein Zahlenbeispiel. Die Verkehrszahlen sind während der Coronazeit deutlich zurückgegangen. Nach Corona sind wir mittlerweile wieder auf dem Vor-Coronaniveau. Das ist belegt durch unsere Verkehrsleitzentrale, die die Verkehrszahlen täglich misst. Der Verkehrsfluss wird sich durch den Ausbau verbessern. Man hat hier fast durchgehend, nicht nur in den Spitzenstunden, mit Stauerscheinungen auf dieser Strecke zu leben. Von daher würde der Ausbau an sich den Verkehrsfluss auch für den jetzigen Bestand schon verbessern.

Frau Ciesla (BUND NRW):

Okay. Sie haben offensichtlich meine Aussage vergessen, dass die Prognosen dahin gehen, dass der motorisierte Individualverkehr in Zukunft rückgängig sein wird. Also, auch diese Aussage passt nicht mehr dazu. Aber gut, lassen wir es sein. Ich würde aber trotzdem gerne noch dieses eine Zitat bringen, weil ich das so entzückend finde. Das muss man einfach mal gehört haben. Da steht als Antwort in der Synopse: Die gesetzliche Bedarfsfeststellung ist für die Planfeststellung und das gerichtliche Verfahren verbindlich und schließt im Grundsatz die Nachprüfung aus, ob für die geplante Straße ein Verkehrsbedarf vorhanden ist. – Das muss man sich echt mal auf der Zunge zergehen lassen! Sie sagen, es sei Bedarf gegeben, aber Sie zitieren dann: Na ja, eigentlich ist es auch egal, ob Bedarf besteht oder nicht.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Dazu gibt es eine Meldung.

Herr Prof. Dr. Schink (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Das ist ein wörtliches Zitat aus einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts. Insofern bitte ich, das auch ein bisschen zu relativieren. Wir haben dargestellt, wie die Rechtslage ist, und haben dazu entsprechende Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichts gebracht. Das bitte ich auch so zur Kenntnis zu nehmen und hier nicht als eine, sagen wir mal, eigene Äußerung des Vorhabenträgers zu klassifizieren.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Vielleicht müsste man bei diesem Satz auch den Wert auf die beiden Worte „im Grundsatz“ legen, oder?

Herr Prof. Dr. Schink (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Es werden danach ja auch die Einschränkungen, die ich eben vorgetragen habe, referiert. Insofern ist es richtig, dass nur der Grundsatz betroffen ist.

Frau Ciesla (BUND NRW):

Wir haben gestern über die Varianten und die Alternativen geredet. Ich möchte aber doch noch einen Satz zur Berliner Brücke loslassen. Sie geben uns für M 591-6 die Antwort: Na ja, die Berliner Brücke kann man nicht alleine planen. Sie stellen es so dar, als sei das alternativlos: entweder alles auf einmal oder vier Teilabschnitte. Da muss ich ganz ehrlich sagen: Das ist wirklich eine Drohung, zu sagen: Dann geht eben die Berliner Brücke nicht mehr. Da muss ich einfach nur festhalten: Ich finde das eine Unverschämtheit. So zu argumentieren, ist einfach eine Unverschämtheit.

(Vereinzelt Beifall)

Ich finde, man muss gemeinsam agieren und gemeinsam eine Lösung finden, damit die Berliner Brücke funktionstüchtig bleibt, unabhängig von den weiteren Verfahren. Mehr wollte ich dazu auch nicht sagen.

Wir haben auch bereits viel über das städtebauliche Konzept bereits geredet. Und auch da finde ich es absolut perfide, zu sagen: Jetzt haben wir eine Hochstraße, also gibt es keine Verschlechterungen. Das steht bei uns so in der Stellungnahme drin. Natürlich ist es eine Verschlechterung! Das haben wir heute schon gehört, und das werden Sie mit Sicherheit auch morgen noch sehr häufig hören.

Ich möchte zum Thema „Klimakrise“ übergehen. Ich glaube, es ist inzwischen allen bekannt, dass wir mittendrin sind. Wir haben aktuelle IPCC-Berichte, und die Prognosen sind verheerend. Wir sind jetzt im April, und wir hatten im Januar, im Februar und im März die heißesten Monate seit Beginn der Wetteraufzeichnungen. Das heißt, wir stecken mittendrin, und alle Wissenschaftler/-innen prognostizieren: Wenn wir jetzt und hier nicht endlich was ändern, werden wir die Kippunkte erreichen. Unter dem Aspekt möchte ich eine Antwort von Ihnen in der Synopse zitieren.

Das ist 591-9, und da zitieren Sie einmal das Klimaschutzgesetz. Sie sagen: Der Klimawandel ist nach § 13 Klimaschutzgesetz bei der planerischen Abwägung zu berücksichtigen, bla bla bla. Und dann schreiben Sie etwas, und diesen Ansatz finde ich so was von perfide, da frage ich mich: In welcher Welt leben Sie eigentlich? Da steht: Der globale Klimaschutz ist lediglich abwägungsrelevant. Leben Sie auch in dieser Welt? Haben Sie Kinder? Haben Sie Enkelkinder? Also, ganz ehrlich: Solche Antworten führen dazu, dass man einfach nur noch wütend wird. Ja, ich werde emotional, aber ich finde, das muss auch mal sein. Also, zur Klimakrise zu sagen: „Die ist bloß abwägungsrelevant, und alles andere interessiert mich nicht“, das finde ich schon echt starken Tobak.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Ich habe jetzt gerade überlegt, ob wir darauf eingehen sollen, aber ich weiß es nicht. Möchten Sie, dass wir noch ein bisschen versuchen, das auszuführen? Der Satz ist, wenn ich es richtig verstanden habe, natürlich in juristischem Sinne zu verstehen, im Hinblick auf die Abwägung im Rahmen eines Planverstellungsverfahrens, und nicht dahin gehend, dass die globale Klimakrise verneint wird oder relativiert wird. – Sie nicken jetzt. Ich habe es jedenfalls so verstanden. Wenn man den Satz isoliert betrachtet, gebe ich Ihnen recht: Dann kommt man ins Grübeln. Ich habe ihn aber im Zusammenhang gelesen mit dem, was davor und danach steht, und dann – das ist meine persönliche Meinung – relativiert sich das ein bisschen. Aber ich verstehe, was Sie meinen. Das wollte ich nur noch mal sagen.

Frau Ciesla (BUND NRW):

Ich möchte dazu noch sagen: Sie haben Textbausteine verwendet. Diese Antwort haben nicht nur wir gekriegt, sondern diese Antwort haben auch ganz normale Einwenderinnen erhalten. Die verstehen das Davor und das Danach aber nicht, denn die kennen nämlich die Gesetzeslage nicht. Die schauen auch nicht da rein; die wissen auch nicht, was ein KSG ist. Das muss man sich einfach vor Augen führen. Ich finde, wenn Sie schon eine Synopse erstellen, dann sollte die so sein, dass sie auch allgemein verständlich ist und hier nicht Missverständnisse aufkommen.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Bitte schön.

Herr Prof. Dr. Schink (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Sie sollten auch berücksichtigen, dass es 1.300 Einwendungen gegeben hat und zu allen Einwendungen eine Antwort gegeben wird. Das bringt es mit sich, dass Textbausteine verwendet werden, die dann möglicherweise nicht immer passend sind. Das will ich gerne einräumen. Bürger und Bürgerinnen können das, was in den Textbausteinen steht, vielleicht auch nicht immer nachvollziehen. Nichtsdestotrotz muss sich natürlich auch der Vorhabenträger, was die Arbeitskapazitäten angeht, so beschränken, dass er zu allen Einwendungen Antworten geben kann.

Noch mal zum § 13 Klimaschutzgesetz. Ich denke, es ist richtig, darauf hinzuweisen, wie die Gesetzeslage ist. Es ist nun mal so, dass der globale Klimaschutz in Planfeststellungsverfahren ein Abwägungsbelang ist. Das hat ja nichts damit zu tun, welchen Stellenwert er im Einzelnen hat, welches Gewicht man ihm beimisst und ob man nicht die Frage des globalen Klimaschutzes heute anders gewichtet, als das noch vor fünf oder zehn Jahren der Fall gewesen ist. Das ist damit überhaupt nicht ausgesagt.

Frau Ciesla (BUND NRW):

Okay, das nehme ich jetzt erst mal positiv zur Kenntnis. Dann gebe ich gerne die Arbeit an Sie ab, zu sagen: Das gewichten wir jetzt mal ein bisschen anders in der Abwägung. Ich glaube, wir alle möchten noch einen lebenswerten Planeten haben.

Dann kommen wir zur Antwort zu 591-25, wo es um das Thema CO₂-Immissionen im Straßenbau und um Immissionsreduktion geht. Da hatten wir das Beispiel gebracht haben, das auch der BUND Bayern aufgebracht hat. Da ist man hingegangen und hat den Bundesverkehrswegeplan und die Berechnung für die Immissionen im Straßenbau für vier Projekte von der Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung Regio Consult aus Marburg überprüfen lassen. Und da ist man zu dem Schluss gekommen, dass es eklatante Versäumnisse und methodische Fehler bei den Angaben der CO₂-Immissionen für die Fernstraßenprojekte gegeben hat.

Ich sage mal: Das, was in Bayern der Fall ist, wird, so vermute ich mal, in Nordrhein-Westfalen nicht anders sein. Deswegen nach wie vor meine Frage: Wann und wie haben Sie das nachberechnet? Wir haben das eingewendet, und als Antwort darauf haben wir Antworten gekriegt, die sich auf das Makroklima bezogen haben oder auf irgendwelche anderen Sachen. Da wurde plötzlich auch § 13 Abs. 1 Klimaschutzgesetz noch einmal zitiert, wo Sie aber noch ein „im vertretbaren Aufwand“ dazwischengeschoben haben, was aber nicht im Gesetz steht. Ich finde, es ist vertretbar, dass wir alles tun müssen, um ehrliche Bilanzen und ehrliche Reduktionen zu haben, was die Treibhausgasimmissionen angeht haben. Davor können wir nicht die Augen verschließen. Das passt irgendwie nicht, was Sie uns da an Antwort gegeben haben.

Die meisten kennen natürlich unsere Stellungnahme nicht; das kennen Sie, das kennen wir, und sonst niemand. Darum noch mal kurz: Es gab drei wichtige Aspekte, die dieses Gutachten genannt hat. Der erste Punkt war, dass die betriebsbedingten Immissionen, also der Ausstoß der Fahrzeuge, im Bundesverkehrswegeplan viel zu niedrig angesetzt worden war, dass das verwendete Rechenmodell nicht plausibel war und teilweise ein viel niedrigerer Ausstoß angenommen worden ist, obwohl ein höheres Verkehrsaufkommen da war.

Der zweite Punkt war, dass die baubedingenden Immissionen viel zu niedrig angesetzt waren, Stichwort: graue Energie. Der dritte Punkt betraf die anlagenbedingenden Immissionen, also CO₂, welches durch den Verlust von Kohlenstoffsinken, also Wälder, Böden, Meere usw. angefallen ist.

Das ist ein hochkomplexes Thema, wie ich finde, und wir kriegen solche Antworten: Klimaschutzgesetz, Makroklima und: Wir gleichen ja aus mit der Kompensation. Da muss ich

wirklich sagen: Das sind Textbausteine, das passt überhaupt nicht zueinander. Und da frage ich mich: Haben Sie sich mit dieser Aussage auseinandergesetzt? Und wie stellen Sie sich dazu?

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Darf ich da kurz einhaken? Wir sind gerade an einer interessanten Stelle. Bevor ich das Wort weitergebe an die Vorhabenträgerin, eine ganz direkte Frage an Sie, wenn Sie gestatten: Sie haben gerade in einem Nebensatz sehr schön gesagt: Sie vermuten, dass das in Nordrhein-Westfalen auch so ist. Sie haben Beispiele aus Bayern zitiert. Haben denn Sie konkrete Hinweise, dass das tatsächlich so ist, bezogen auf dieses Projekt? Ich verstehe den Hintergrund, völlig klar. Sie machen eine gewisse Ableitung mit Ihrer Vermutung, aber für jetzt hier als prüfende Planfeststellungsbehörde ist natürlich die Frage interessant: Haben Sie denn – das müssen Sie jetzt nicht, aber wenn Sie das haben, wäre es gut – konkrete Erkenntnisse, die über eine reine Vermutung hinausgehen, dass das bei diesem Projekt auch so ist?

Frau Ciesla (BUND NRW):

Nein, das haben wir nicht. Die Grundlage ist ja Bundesverkehrswegeplan, und der ist allgemein gleich aufgestellt worden. Deswegen können wir wirklich nur eine Vermutung anstellen, dass da dieselben Rechenfehler gemacht worden sind. Also, es ist eine reine Vermutung, so steht es auch in unserer Stellungnahme.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Danke für die Antwort. Dann würde ich noch mal kurz weitergeben an Sie.

Herr Prof. Dr. Schink (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Vielleicht nur ganz kurz: Sie haben kritisiert, dass in der Stellungnahme steht, dass „mit vertretbarem Aufwand“ die globalen und auch die lokalen Klimafolgen ermittelt werden müssten. Auch dies hat das Bundesverwaltungsgericht noch 2022 so festgestellt, deshalb kann sich der Vorhabenträger, aber auch die Planfeststellungsbehörde meines Erachtens darauf berufen. Die Frage ist ja, ob Rechenmodelle, die dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde gelegt worden sind, von einem Vorhabenträger oder von der Planfeststellungsbehörde wirklich infrage gestellt werden müssen. Da habe ich persönlich die Auffassung, dass die Sache mit dem „vertretbaren Aufwand“ doch sehr überzogen wird. Und wenn das für einen Straßenabschnitt von 7 Kilometern gemacht werden muss, dann stellt sich in der Tat die Frage, ob das sinnvoll ist.

Meines Erachtens wäre es geboten, dass das bei der Überprüfung des Bundesverkehrswegeplanes, die jetzt ansteht und wo 2024 entsprechende Unterlagen öffentlich gemacht werden sollen, Berücksichtigung findet, auch vor dem Hintergrund – ich sage es noch mal –, dass Planfeststellungsbehörde und Vorhabenträger rechtlich an den Bundesverkehrswegeplan gebunden sind. Also, auch das spricht meines Erachtens nicht dafür, dass diese Rechenmodelle in jedem konkreten Planfeststellungsverfahren infrage gestellt werden müssen und gegebenenfalls neue Rechenmodelle erfunden werden müssen. Das gibt auch die Untersuchung in Bayern meines Erachtens nicht her, welche Rechenmodelle denn zugrunde gelegt werden sollen. Damit wäre die Aufgabe des Vorhabenträgers und der Planfeststellungsbehörde meines Erachtens bei Weitem überstrapaziert.

Frau Ciesla (BUND NRW):

Meine Gegenfrage wäre: Haben Sie das denn auf Basis derselben Rechenmodelle das aufgesetzt?

Herr Prof. Dr. Schink (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Ich bin hier nur der Jurist, deshalb bin ich für diese Frage nicht der Richtige.

Frau Ciesla (BUND NRW):

Wenn ich zu Ihnen schaue, dann gucke ich Sie alle an.

Herr Prof. Dr. Schink (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Ich darf nur noch mal an die Stellungnahmen erinnern: Da sind auch Punkte angesprochen, die zu Klimareduktionen beitragen, zum Beispiel - -

Frau Ciesla (BUND NRW):

Da geben Sie mir jetzt aber ein Stichwort, aber hallo!

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Wir lassen uns gegenseitig weiter ausreden, okay?

Herr Prof. Dr. Schink (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Bei diesem kurzen Straßenabschnitt ist ja die Frage, ob man es nicht damit bewenden lassen kann, dass man sagt: Es gibt globale Klimaauswirkungen, die von diesem Vorhaben ausgehen. Diese genau zu beziffern, ist außerordentlich kompliziert und schwierig und setzt ganz erhebliche Berechnungen, ganz erhebliche Untersuchungen voraus. Dann darf ich noch

mal auf die Rechtsprechung Bezug nehmen: Ob das dann nicht eine Überforderung, eine unverhältnismäßige Anforderung an das konkrete Vorhaben ist, das ist doch immerhin zumindest in Rechnung zu stellen. Insofern glaube ich schon, dass das, was der Vorhabenträger hier gemacht hat, den Anforderungen, die sich auch aus dem Klimaschutzgesetz ergeben, Rechnung trägt. Dass Sie damit voraussichtlich nicht zufrieden sind, das kann ich nachvollziehen. Nur, die Rechtslage ist eben aktuell so, und daran müssen sich Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde orientieren.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Darf ich für uns eine Frage an Sie richten? Sie hatten das eben eingeflochten, und das interessiert mich jetzt doch, weil das auch unabhängig von dem Projekt hier eine grundsätzlich wichtige Frage ist. Sie hatten gesagt, für 2024 gehen Sie davon aus, dass der Bundesverkehrswegeplan novelliert wird. Haben Sie da konkrete Erkenntnisse? Wir haben eben in der Pause auch schon drüber philosophiert. Das würde mich jetzt wirklich interessieren. Gibt es da was Neues?

Herr Prof. Dr. Schink (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Das habe ich in dieser Woche noch in einer Stellungnahme gelesen; die kam aber nicht aus dem Bundesverkehrsministerium. Es wird erwartet, dass 2024 entsprechende Überprüfungen vorgelegt werden müssen, weil die Fünfjahresfrist, die sich aus dem Fernstraßengesetz ergibt, schon im vergangenen Jahr abgelaufen war. Ich glaube, Herr Wissing hat angekündigt, dass das in diesem Jahr erfolgt. Ob und wann das tatsächlich der Fall ist, dazu kann ich natürlich nichts sagen.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Sie haben das Wort „vorgelegt“ benutzt, und das hört sich dann schon relativ konkret an. Vielen Dank für die Aussage. Das ist interessant, zu hören. Danke schön.

Frau Ciesla (BUND NRW):

Aber noch mal zum Thema „Textbausteine“. In Ihrer Synopse haben Sie das mit dem „vertretbaren Aufwand“ so reingebaut, dass jemand, der unbedarft ist und den Gesetzestext nicht liest, glauben könnte, das würde so im Klimaschutzgesetz stehen. Sie sagen jetzt, das wäre aufgrund der aktuellen Rechtsprechung. Das glaube ich Ihnen jetzt erst mal, das kann ich nicht verifizieren. Aber in dem von Ihnen zitierten Paragraphen und dem Abschnitt steht es nicht. Das sollte man sich noch mal vor Augen führen.

Und dann haben Sie mir gerade noch ein wunderbares Stichwort gegeben, als Sie gesagt haben: Wir machen ja auch eine Verbesserung. Und da muss ich sagen: Die habe ich aber krampfhaft gesucht. Genau in dieser Stellungnahme schreiben Sie nämlich wieder was von „Kompensation“. Also noch mal: Eine Kompensation bedeutet: Ich mache was kaputt, und dann versuche ich, das auszugleichen, wie auch immer man dazu steht. Da wissen wir ganz genau: Da gibt es Vorgaben, wie das zu machen ist. Das ist aber keine Reduktion der Treibhausgasimmission. Das wäre Augenwischerei, das zu behaupten.

Sie schreiben auch genau in demselben Abschnitt bei uns – das war der 591-25 –, dass da unter anderem eine Flächenentsiegelung vorgesehen wäre. Ja, wo denn? Also, das kann ich nicht finden. Ganz ehrlich: Alles das, was Sie uns gesagt haben, wo Sie behauptet haben, Sie würden Treibhausgasreduktionen einführen, sehe ich nicht, finde ich nicht. Sagen Sie mir bitte die Stelle: Wo steht das in den Antragsunterlagen? Ich gucke das gerne noch mal nach, aber so kann ich die Aussage nicht stehenlassen.

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Es ist ja so, dass wir auch noch andere Unterlagen haben, wo tatsächlich auch das Thema „Klima“ behandelt wird. Wo Sie jetzt gerade das Thema Kompensation und Ausgleich ansprechen, –

Frau Ciesla (BUND NRW):

Da komme ich gleich noch zu.

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

- da gibt es ja auch einen ganz großen Komplex über die Bundeskompensationsverordnung, wo natürlich auch das Thema „Klima“ behandelt wird. In diesem Zusammenhang sind selbstverständlich auch bestimmte Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen zu sehen; dafür gibt es genaue Vorschriften, wie das zu gehen hat. Ich denke, das ist ein Thema, auf das wir gleich auf jeden Fall noch explizit zu sprechen kommen. Sie hatten vorhin das Makroklima angesprochen: Selbstverständlich werden in der Umweltverträglichkeitsprüfung auch die Belange vom Klimaschutz abgehandelt. Da haben wir selbstverständlich den globalen Klimaschutz, aber auch das Mikroklima und das Makroklima. Das muss ich Ihnen nicht erklären; das wissen Sie alles. Das ist da selbstverständlich auch behandelt. In diesem Zusammenhang ist dann dieser Textbaustein zu verstehen, dass es auch Kompensationsmaßnahmen gibt. Das vielleicht noch mal für den größeren Zusammenhang.

Frau Ciesla (BUND NRW):

In diesem Zusammenhang: Obwohl es eigentlich um Treibhausgasreduktion ging, haben Sie dann bei uns etwas zu dem Thema „Luftschadstoffe“ geschrieben. Da hieß es: Dadurch, dass das Stop-and-go wegfallen würde, würde sich eine Verbesserung ergeben. Das haben Sie auch gestern mehrfach vorgetragen. So wie wir immer gefragt werden: „Wie könnt ihr das denn beweisen?“, wäre für mich daher die Frage: Auf welcher Studie basiert das überhaupt? Unsere These ist ja: mehr Spuren, mehr Verkehr. Also, wo ist bitte die Reduktion?

Damit sind wir genau bei dem Thema „Luftschadstoffe“. Wir haben massive Vorbelastungen, aber Sie haben keine klaren, eindeutigen Prognosen abgegeben, wo wir denn hinkommen. Wir wissen ganz genau, dass Sie eine Referenzstelle für die Luftreinhaltung genommen haben, aber die ist in einem ganz anderen Bereich von Duisburg. Auch da wäre für mich die Frage: Wie ist das mit der Ausbreitungsberechnung gewesen? Wir reden hier über ein Mammutprojekt, wir reden hier über ein Jahrhundertprojekt. Wenn wir das einmal gebaut haben, kommen wir da nicht mehr drumherum.

Die WHO denkt gerade über strengere Regeln der Reduktion nach, sowohl PM₂, NO_x, als auch über PM₁₀. Ich weiß, das ist alles rechtens, wenn Sie sagen: Ich betrachte nur das, was notwendig ist in dem Moment, wo ich es beantrage. – Aber wenn doch in dem Moment, wo ich es beantrage, eigentlich schon klar ist, dass dann, wenn es fertig ist, alles veraltet ist, dann finde ich das unverantwortlich gegenüber der Bevölkerung, die dort lebt und die gesundheitlich geschädigt wird. Daher ganz klar und eindeutig meine Frage zum Thema „Luftschadstoffe“.

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Ich glaube, die Frage können wir direkt weitergeben. Das Problem ist natürlich, wie Sie schon sagten: Da ändert sich immer alles, und auch in der Zukunft wird es sich ändern. Wir haben es aber mit der aktuell geltenden Rechtslage zu tun; die ist für uns maßgeblich. Von daher würde ich gerne an die Vorhabenträgerin weitergeben, mit der Bitte, noch mal kurz den aktuellen Stand zu erläutern. Möchten Sie darauf kurz eingehen?

Herr Prof. Dr. Schink (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Wie gerade schon gesagt wurde: Die geltende Rechtslage ist zunächst einmal maßgebend für die Frage: Wie sieht es aus mit PM₁₀, PM_{2,5} oder mit NO₂ und NO_x? Dafür gibt es die 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes; dort sind entsprechende Grenzwerte festgesetzt. Es ist geprüft worden, ob diese Grenzwerte durch den Ausbau überschritten werden. Das kann man natürlich nur aufgrund einer prognostischen Betrachtung machen. Das Ergebnis ist gewesen, dass insgesamt, bei dem gesamten Ausbau, die Werte, die dort in der 39. BImSchV vorgegeben sind – die übrigens auch aus europäischem Recht stammen – nicht überschritten werden.

Sie haben eingeworfen, dass die WHO einen erheblich geringeren Wert vorgeschlagen hat, insbesondere für NO₂, aber auch für PM_{2,5}. Das ist aber nicht geltendes Recht. Die Planfeststellungsbehörde und der Vorhabenträger sind natürlich an Gesetz und Recht gebunden und müssen sich an das geltende Recht halten. Das Bundesverwaltungsgericht hat zu Fragen des Immissionsschutzes allerdings ausgeführt, dass dann, wenn die Grenzwerte nicht überschritten werden, die Frage des Gesundheitsschutzes zusätzlich noch einmal in die Abwägung eingestellt werden muss und man prüfen muss, ob man nicht durch bestimmte Maßnahmen zu einer Reduzierung kommt. Das wäre eine Aufgabe, die gegebenenfalls noch durchzuführen wäre, wo aber hinsichtlich PM_{2,5} und NO₂ die Möglichkeiten für den Vorhabenträger relativ gering sind; denn die Frage, welche Immissionen entstehen, hängt maßgebend vom Individualverkehr ab. Diesen zu beeinflussen, ist für die Planfeststellungsbehörde und den Vorhabenträger außerordentlich problematisch.

Hier haben wir meines Erachtens einen Punkt, wo man diese Überlegungen, die von der WHO angestellt werden – die jetzt auch in den europäischen Gesetzgebungsprozess Eingang gefunden haben –, vielleicht in der Abwägung berücksichtigen kann. Wie gesagt, es gibt wenig Möglichkeiten, das Ganze zu reduzieren; es sei denn, der Individualverkehr wird reduziert. Aber darauf haben die Planfeststellungsbehörde und der Vorhabenträger eigentlich überhaupt keinen Einfluss.

Frau Ciesla (BUND NRW):

Außer, man hat einen Tunnel; dann landet das Ganze nicht direkt bei der Bevölkerung.

(Vereinzelt Beifall)

Kommen wir mal zum Thema „Lärm“. Ich muss sagen, ich fand es wirklich heftig: Da schreiben wir in unserer Stellungnahme, wie viele Schulen, Kindergärten usw. betroffen sind. Da steht in Ihren Unterlagen, dass die Grenzwerte nicht eingehalten werden, und dann sagen Sie: Na ja, aber da ist ja bereits eine Autobahn, und da müssen dann die Grenzwerte nicht unabdingbar eingehalten werden. – Ich drücke mich immer ein bisschen platt aus, um Ihnen einfach mal vor Augen zu führen, wie man das auch lesen kann. Ich könnte natürlich auch Ihre komplizierten Sätze noch mal vorlesen, aber das muss ich jetzt nicht.

Ich muss sagen: Es gibt keinen Grund, dass bei einer Erweiterung nicht die Grenzwerte eingehalten werden. Wir wissen, dass Lärm krank macht. Das brauchen wir, glaube ich, nicht mehr zu diskutieren; das haben wir vor 20 Jahren diskutiert. Heute liegen all die Studien vor, und wir wissen es alle; es ist unabdingbar. Nur weil es da einen Grenzwert gibt, heißt das nicht, dass unterhalb des Grenzwertes keine Gesundheitsgefahren vorliegen. Wir haben hier schon Grenzwertüberschreitungen. Das schreiben Sie so in Ihren Unterlagen und sagen dann:

Na ja, Neubau – ist egal; das war vorher schon schlecht, und das bleibt auch weiterhin schlecht. Das kann ich so nicht nachziehen, definitiv nicht.

Deswegen noch mal die Frage an die Genehmigungsbehörde: Müsste man das an der Stelle nicht wie bei einem Neubau betrachten? Müsste man nicht bei null anfangen und sagen, hier, da sind wir und ja.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Sie haben gerade gesagt, dass Sie die Erwiderung mit Ihren eigenen Worten ein bisschen zusammengefasst haben. Ich muss gestehen: Ich habe das so jetzt nicht rauslesen können, aber das kann die Vorhabenträgerseite vielleicht noch mal darstellen. Wir werden eine Genehmigungsfähigkeit an der Stelle natürlich nur dann positiv bescheiden können, wenn wir auch sicherstellen, dass die Lärmschutzanforderungen eingehalten werden. Das ist natürlich ganz klar; man kann nicht sagen: Da werden Grenzwerte überschritten, aber das interessiert uns nicht. – Aber so habe ich die Erwiderung auch nicht verstanden und so habe ich auch die Planunterlagen nicht verstanden. Es gibt auch die Möglichkeit, aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen etc., pp. Aber ich will dem Vorhabenträger nicht vorschreiben, was er jetzt zu sagen hat. Ich jedenfalls – das ist mein persönlicher Eindruck – habe diese Aussagen, die ich auch kenne in der Erwiderung, nicht so verstanden. Damit gebe ich das Wort weiter.

Herr Korte (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Das kann ich genauso aufgreifen: Auch wir haben das nicht so verstanden, und wir wollten das auch nicht so zum Ausdruck bringen. Natürlich muss man bei einer Lärmbetrachtung und einer Lärmberechnung prüfen: Ist ein Vollschutz überhaupt erzielbar? Das ist das Erste, was Sie machen müssen. Und wenn der nicht erreichbar ist, dann müssen Sie prüfen, mit welchen Maßnahmen Sie gegebenenfalls einen Vollschutz hinbekommen. Da gibt es die Maßgabe, dass aktive Maßnahmen vor passiven Maßnahmen ergriffen werden. Das bedeutet, dass zunächst direkt an der Straße, also an der Lärmimmissionsquelle, Schutzmaßnahmen zu ergreifen sind. Die haben aber natürlich irgendwann einen begrenzten Wirkungsbereich, und deshalb schichtet man sie letztendlich ab.

Im Falle einer bestehenden Autobahn ist eine Vorbelastung vorhanden. Das gilt im Übrigen unabhängig davon, ob sie schon da war oder nicht; denn auch beim Neubau hätte man genau diese gleiche Herangehensweise, dass man zunächst schaut: Kriegen wir überhaupt einen Vollschutz hin, wenn ich da eine Straße habe? Wenn das nicht möglich ist, lautet die Frage: Welche Maßnahmen haben wir zur Verfügung? Wenn es dann am Ende immer noch

Überschreitungen gibt, die in einem noch zumutbaren Maß vorhanden sind, dann muss man auch über passive Maßnahmen nachdenken.

Wenn hier ein Vollschutz nicht erwirkt werden kann, werden mit weiteren Maßnahmen die Belastungen auf ein zumutbares Maß reduziert. Ich möchte uns auch nicht missverstanden wissen: Uns ist es nicht egal, ob noch Grenzwertüberschreitungen vorhanden sind – ganz im Gegenteil, wir versuchen, diese noch mit passiven Maßnahmen zu bearbeiten, bis hin zu den Möglichkeiten, die gegeben sind.

Frau Ciesla (BUND NRW):

Erklären Sie mir bitte folgenden Satz in der Synopse: Durch den im Vergleich zum Nullfall verbesserten aktiven Lärmschutz ist eine Verbesserung der Lärmsituation gegeben.

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Wie ich sehe, wird da gerade ein Experte angefordert, der das noch mal erklären kann. –Dann kommen Sie bitte nach vorne ans Pult, sagen kurz Ihren Namen, und dann klären wir das auf.

Herr Wolfgang Örfi (Ingenieurgesellschaft):

Guten Tag! Örfi, Wolfgang mein Name. Ich bin von der Ingenieurgesellschaft und habe diese Lärmberechnungen erstellt. Dieser eine Satz ist einfach eine Nacherklärung der Rechtslage, also eine zusätzliche Information, weil sehr viele Bürger Stellungnahmen gebracht haben, in denen sie sagen: Die Lärmsituation wird wahrscheinlich durch die Erhöhung der Verkehrszahlen wesentlich schlechter werden. – Rein fachlich, also lautstärkemäßig, wird es eine Verbesserung geben. Das heißt noch lange nicht, dass es wunderschön wird; aber die Lärmeinwirkungen an den der Autobahn nahegelegene wie auch entfernt gelegenen Objekte wird geringer werden.

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Vielen Dank Herr Örfi. – Gestern hatten wir auch diese Lärmausbreitungskarte, und da waren diese Bereiche unterschiedlich grün eingefärbt. Das hatten wir gestern schon gesehen. Ich wollte nur mal wissen, ob das im Prinzip das ist, was Sie gerade gesagt haben. Das ist also die Darstellung dessen: Wo wird mit einer Verbesserung zu rechnen sein im Bereich der Autobahn? Das waren jeweils die dunkelgrün und hellgrün eingefärbten Bereiche.

Herr Wolfgang Örfi (Ingenieurgesellschaft):

Ja, das war ein Vergleich für 2030 nach dem Verkehrsgutachten: Einmal haben wir den vierspurigen Zustand beibehalten und einmal haben wir einen sechsspurigen Zustand mit den

neuen Fahrbahnbelägen, die im Brückenbereich gar nicht möglich wären. Jetzt kann ich das nicht so sanieren, dass ich sage: Ich lege da gleich einen Fahrbahnbelag hin. Wie ändert sich dann die Lärmsituation? Dabei eingeschlossen sind unsere zusätzlichen Schallschutzwänden, die ungefähr 2,50 Meter höher sind. Das war diese Karte: Dunkelgrün bedeutete „sehr stark“. Auf den Bestandsautobahnen, die nicht verändert werden, sehen Sie dann diese rote Farbe, die eine Zunahme von ungefähr 1,5 dB(A) zeigt. Die kommt durch die Erhöhung des Verkehrszustande, wirkt sich aber im Untersuchungsgebiet nicht mehr aus.

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Super. Vielen Dank für die ergänzenden Erklärungen, Herr Örfi.

Frau Ciesla (BUND NRW):

Entschuldigung, ich habe vorhin eine Frage zum Thema „Klima“ vergessen; das ist mir gerade aufgefallen. Ich möchte jetzt auch das Thema „Lärm“ an der Stelle verlassen. Aber noch mal zum Klima: Sie haben unter M 591-25 gesagt, dass Sie Berechnungen für die Treibhausgase für den Lebenszyklus hinterlegt hätten. Wahrscheinlich habe ich das einfach übersehen; aber da würde ich gerne noch wissen, wo das denn zu finden ist, sodass wir das noch mal nachlesen können. Wir haben das in den Offenlagen nicht gefunden.

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Das müsste ja bei der UVP sein.

Frau Ciesla (BUND NRW):

Sie müssen das nicht sofort beantworten; aber ich hätte es gerne noch beantwortet, damit wir uns das noch mal genauer ansehen können. Wir haben das nicht so gefunden, wie sich das in der Synopse zu unseren Antworten liest.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Würden Sie noch im Laufe dieser Woche versuchen, darauf zu beantworten?

Frau Ciesla (BUND NRW):

Ich bin nur noch heute da, ab morgen muss ich wieder arbeiten. Ich habe jetzt zwei Tage Urlaub mit Ihnen verbracht, und ab morgen ist dann wieder Arbeit angesagt.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Dann bekommen Sie das auf jeden Fall vom Vorhabenträger auf eine andere Art und Weise zugestellt.

Frau Ciesla (BUND NRW):

Gerne per E-Mail.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Alles klar.

Herr Korte (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Wir versuchen aber auch, gleich noch die Antwort rauszufinden. Unser Experte ist da; vielleicht können wir Ihnen das gleich noch zeigen.

Frau Ciesla (BUND NRW):

Alles gut, danke.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Ich sehe jetzt: Da hat sich jemand gemeldet. Ist das mit der Vorhabenträgerin abgestimmt? Das ist okay aus Ihrer Sicht? – Okay.

Herr Graebe (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Darf ich die Antwort geben?

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Ja, Herr Graebe, wenn Sie die Antwort haben, dann machen wir das jetzt. Kommen Sie aber bitte ans Pult und sagen noch mal Ihren Namen.

Herr Graebe (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Damit wir nicht zu lange auf die Antwort warten müssen: Das benannte Kapitel „Makroklima“ enthält die Antwort auf Ihre Frage nach der Berechnung der Lebenszyklus-Emissionen. Da müssen wir jetzt nicht die ganze Woche warten.

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Das ist das Kapitel „Makroklima“ im -UVP-Bericht, und das ist die Unterlage U01-UVP.

Herr Graebe (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Ganz genau. Und da finden Sie die Auflistung der drei Säulen: die Lebenszyklus-Emissionen, die landnutzungsbedingten und die verkehrsbedingten, passend zu Ihrer Frage.

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Super, vielen Dank noch mal. Fürs Protokoll, falls das nicht verständlich war: Das war der Herr Graebe von der Autobahn zum Thema „Klima“.

Frau Ciesla (BUND NRW):

Herzlichen Dank. – Vielleicht jetzt noch ein generelles Statement. Ich war schon bei vielen Erörterungen in meinem Leben, und eigentlich ist es immer ganz schön, wenn man Themenkomplexe hat und nicht einmal hintereinander wegrattert, was man alles so hat. Daher mein Vorschlag, fürs nächste Mal doch ein eine andere Tagesordnung zu machen.

Jetzt gehe ich über zum Thema „Kompensation“. Sie haben es gestern selber noch mal dargestellt: Wir sind bei ungefähr 82 Hektar Grünflächen, die im Duisburger Norden zerstört werden. Das ist nicht gerade gering, und gerade für den Duisburger Norden, der schon wirklich verdammt arm dran ist, was Grünflächen und was Naherholung angeht, ist das eine verdammt große Fläche. Ja, wir wissen, dass es rechtens ist, dass Sie hierfür einen Ausgleich am Auberg in Mühlheim vornehmen; das ist uns völlig klar. Aber für Duisburger/-innen ist das absolut inakzeptabel.

(Beifall)

Und ganz ehrlich: Sie haben gestern schon gesagt, die Stadt Duisburg stellt keine Flächen zur Verfügung. Da geht meine Kritik auch ganz klar und eindeutig an die Stadt Duisburg. Ja, wir haben auch in Duisburg Flächen, die man aufwerten könnte. Wir haben auch Flächen, wo man im Duisburger Norden was machen könnte. Ich glaube, wir müssen heute im Sinne der Klimakrise ganz anders denken. Wir haben Hitzeinseln, gerade im Duisburger Norden; dazu liegen frische Studien vor. Da sieht es ganz katastrophal aus. Da wäre wirklich eine Flächenentsiegelung möglich gewesen; man hätte beispielsweise mal über Tiny Forests oder sonst was nachdenken können.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Haben Sie da konkrete Ideen, die Sie uns zur Verfügung stellen könnten?

Frau Ciesla (BUND NRW):

Das kann ich nur im Nachgang machen. Das kann ich jetzt nicht mal ad hoc, aber das kann ich gerne im Nachgang machen. Da würde ich mich mit ein paar meiner Kolleginnen zusammensetzen.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Da wäre ich Ihnen sehr dankbar. Wir können da ohnehin gerne in Kontakt bleiben. Wenn Sie Ideen haben, senden Sie uns die gerne zu. Wie gesagt, das Verfahren ist am Freitag noch nicht beendet; das habe ich schon mehrfach gesagt. Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie uns konkrete Beispiele zusenden könnten. Gleich wird von unserer Seite der Kollege Herr Jacobs noch etwas dazu sagen.

Das Thema, das Sie jetzt ansprechen, hat eine sehr grundsätzliche Bedeutung hat, und das ist auch von sehr vielen Einwohnerinnen und Einwohnern der Stadt Duisburg gekommen ist. Ich finde das sehr interessant, was Sie gerade gesagt haben, weil auch wir als Planfeststellungsbehörde diese Diskrepanz schon festgestellt haben. Auf der einen Seite wird sehr stark gefordert, dass trassennahe Ausgleichs- und Ersatzflächen gefunden werden. Auf der anderen Seite, wenn also solche Ausgleichs- und Ersatzflächen trassennah gefunden werden, gibt es wiederum Belange, die dem möglicherweise entgegenstehen. Das ist ein gewisses Dilemma in so einer anthropogen überformten Gebietskulisse, wie wir sie hier haben. Insofern war es wirklich gut, dass Sie das jetzt sehr direkt gesagt haben. Ich wäre Ihnen auch sehr dankbar dafür, wenn Sie uns konkrete Ideen zuarbeiten könnten.

So weit von meiner Seite. Jetzt kann Herr Jacobs dazu gerne ergänzen; der kennt sich da besser aus als ich.

Herr Jacobs (Fernstraßen-Bundesamt):

Frau Ciesla, ich würde gerne noch mal Ihren Punkt aufgreifen, und zwar auch in Richtung der Vorhabenträgerin, der Autobahn GmbH, ob Sie vielleicht noch mal darlegen können, inwieweit Sie versucht haben, solche Kompensationsflächen, die gerade angesprochen wurden, auch innerhalb der Stadt Duisburg zu finden. Wie wurde denn das Kompensationskonzept im Rahmen des Vorhabens von Ihnen geplant?

Herr Korte (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Zur Beantwortung der Frage gebe ich weiter an Herrn Graebe.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Kommen Sie gerne nach vorne, Herr Graebe. Das ist jetzt eine ganz wichtige Stelle, vielleicht auch für spätere Fragen zu diesem Thema. Darum können wir das jetzt gern ein bisschen vorziehen.

Herr Graebe (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Lars Graebe, Autobahn Landespflege. – Ich schlage vor, ich beginne mit dem letzten Teil Ihrer Einwendung, und zwar die Notwendigkeit des Ausgleichs außerhalb des Duisburger Stadtgebietes. Nach meinen Ausführungen werde ich überleiten an die Fachgutachter, die für uns auch den LBP erstellt haben. Das Problem haben Sie schon richtig erkannt und angesprochen: Es gibt einfach wenig qualitativ funktionale Ausgleichsflächen auf Duisburger Stadtgebiet.

Diese Recherche und die Arbeit hat unser Kollege vom Landesbetrieb Straßenbau schon sehr aufgenommen. Er hat zeitig damit begonnen, diese Flächen zu prüfen, zu recherchieren und abzustimmen. Da kann ich jetzt ganz explizit von drei großen Flächen reden, die in der Planung waren: Das war Essenberger Bruch in Duisburg, der Rheinbogen. Das sind große Maßnahmen, die auch im Biotopverbundsystem benannt und besprochen wurden. Da wurde über Jahre hinweg geplant und sich besprochen, aber am Ende – das war um 2021 – konnte man da keine Einigung erzielen.

Es ging um Pächter, es ging um Eigentümer, es ging um Abstimmungen und Maßnahmen mit der UNB. Im Hinblick auf die Zeitschiene hatte man inzwischen großen Zeitdruck. In dem Zusammenhang ergab sich die Möglichkeit, auch in Abstimmung mit der Unternaturschutzbehörde Duisburg, die Friemersheimer Aue näher zu betrachten, die auch Teil des Biotopverbundkonzeptes ist. Vor allen Dingen wurde der Anstoß gegeben, den Regionalverband Ruhr anzusprechen.

Das haben wir getan, auch im Sinne vom Landesbetrieb Straßenbau NRW. Da hat sich dann dieses große Maßnahmenpaket Auberg eröffnet. Auberg ist in diesem Maßnahmenpaket gerade mal 5 Kilometer von der Stadtgrenze Duisburg entfernt, hat ungefähr denselben Naturraum und passt auch rein rechtlich mit den ganzen Anforderungen der Bundeskompensationsverordnung. Der Anspruch, den wir haben, den wir auch gesetzlich haben müssen, ist, dass wir auch diese bevorrateten Maßnahmen nehmen, Stichwort: Ökopunkte, Da passte dieses Konzept Auberg, weil es dort auch Waldmaßnahmen gibt und wir zugleich viele Gehölze wegnehmen müssen in Duisburg. Da brauchten wir auch einen funktionalen Ausgleich.

Dieser gesamte große Aspekt, also der funktionale Ausgleich, konnte auf Duisburger Stadtgebiet einfach nicht gefunden werden. Das bedeutet nicht, dass wir die kleinen Flächen

nicht auch genommen haben. Sie sprachen vorhin die Tiny Forests, die Mikrowälder. Davon haben wir eine ganze Menge, auch für den kleinen Abschnitt. Frau Reininger von ILF, die für uns das Gutachten erstellt hat, wird das gleich auch noch mal zeigen: Das sind kleine Maßnahmen, genau am Rand der Trasse, solche Klimaschutzwälder. Aber das große Funktionale konnte in Duisburg nicht ausgeglichen werden, und deshalb musste irgendwann nach – ich weiß nicht genau – vier Jahren Planung und Recherche dieser Essenberger Bruch und auch Rheinbogen ad acta gelegt werden.

Nichtsdestotrotz war Auberg da. Man muss auch Folgendes bedenken: Diese ganzen Maßnahmen in Auberg sind walddspezifisch. Wenn man dann noch die Maßnahmen dazunimmt, die sich im Zuge des AK Kaiserberg ergeben, ist das ein Riesenareal, das im Zusammenhang mit Duisburg, was nicht weit weg ist, tatsächlich funktional ausgleicht. Wenn man aber irgendwo im Stadtgebiet Duisburg nur ein kleines bisschen hier, ein kleines bisschen da ausgleichen wollte, würde das rein funktional, aber auch klimatechnisch überhaupt nichts bringen. In dem großen Makroklima betrachtet, macht das aber schon Sinn. Hinzu kommen die Tiny Forests; zum Beispiel am Stadtbad Meiderich machen wir einen Tiny Forest. Wir entsiegeln insgesamt 9 Hektar entlang der Trasse und bepflanzen die neu. Wir tauschen sogar Bäume aus. Sie sprachen auch vom Klimawandel. Die Bäume, die heutzutage dort stehen, sind teilweise überhaupt nicht mehr klimarelevant und auch gar nicht fähig, zu überleben. Die werden ausgetauscht, und da werden neue Pflanzen hingesetzt.

Vor allen Dingen kann man auch mal überlegen, ob man nicht mal ganz neue Wege geht: Es gibt den Kiri-Baum, es gibt Klimabäume. Da gibt es ganz neue Ideen, was man alles machen kann. Dafür haben wir auch Sorge getragen, soweit es geht. Es stellt ja niemand außerfrage, dass die Maßnahmen und die Eingriffe immens sind; das bringt die Maßnahmen mit sich. Aber was den Ausgleich angeht, konnte man das, wie gesagt, in Duisburg nicht in Gänze leisten.

Was man aber machen kann, ist knapp neben Duisburg zu gehen. Wir sind ja froh, dass wir das überhaupt so nahe machen konnten. Aus naturraumtechnischen Gründen hätten wir sogar an der holländischen Grenze ausgleichen dürfen, rein rechtlich gesehen. Das ist natürlich totaler Quatsch. Deshalb ist mit Auberg eigentlich viel getan; es war das Einzige, was wir durchsetzen konnten. Wir haben auch schon bezahlt. Wir haben einen riesengroßen Batzen Geld in die Hand genommen und haben das für die nächsten vielen, vielen Jahre gesichert. Das ist das, was wir dazu tun konnten.

Wenn jetzt keine weiteren Fragen dazu sind, würde ich gerne an die Frau Reininger von ILF weiterleiten. Sie wird uns kurz verschiedene kleine Maßnahmen der Entsiegelung in Trassennähe vorstellen, die nicht nur für den Ausgleich der Biotoptypen da sind, sondern auch

für den Bodenausgleich. Das sind zum Beispiel kleine Parkanlagen und der Tiny Forest. Das wird sie ein bisschen näher beschreiben. Wir können das gerne in Folienform vorstellen.

Frau Ciesla (BUND NRW):

Ich fände es gut, dass ich, bevor wir jetzt einen Folienvortrag hören, erst noch meine anderen Punkte einbringe.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Ich hätte Sie jetzt sowieso gefragt, ob Sie mit dieser Vorgehensweise einverstanden sind.

Frau Ciesla (BUND NRW):

Ich würde jetzt gerne erst mal noch ein bisschen weitermachen; das ist auch nicht mehr so viel.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Dann machen wir das so: Sie schließen Ihre Ausführungen noch ab, und danach können wir dann den Vortrag hören.

Frau Ciesla (BUND NRW):

Ja, sehr gerne. Das finde ich ganz hervorragend.

Wir haben in der Synopse sehr häufig die Entgegnung gelesen: „Das ist mit der UNB der Stadt Duisburg abgesprochen.“ Das finde ich tragisch, und das finde ich auch sehr traurig. Ich weiß nicht, was die Stadt sonst noch dazu abgegeben hat; ich nehme mal an, dazu hören wir gleich noch was. Sicher ist aber – und das würde ich gerne hier zu Protokoll geben –, dass der Beirat der Unteren Naturschutzbehörde bereits im Januar 2021 ganz klar und eindeutig, und zwar einstimmig, gesagt hat, dass die Kompensation auf Duisburger Stadtgebiet zu erfolgen hat und eben nicht in Mühlheim.

Eine Sache hat uns ganz besonders geärgert – wie gesagt, uns ist klar, dass das rechtlich alles korrekt ist, aber den Ärger muss man einfach noch mal darstellen –, und zwar die Altbaumsicherung auf dem Auberg. Das geht nach dem Motto: Wir fällen hier, sehen aber zu, dass die Habitatbäume am Auberg gesichert werden. Da hätte man wahrhaftig auch Altbaumsicherung auf Duisburger Stadtgebiet finden können, zum Beispiel E1 oder so als Maßnahme. Was Sie hier machen, das ist irgendwie überhaupt nicht nachvollziehbar; das muss ich ganz ehrlich sagen.

Was man auch nicht vergessen darf: Bei Ihrer jetzigen Planung werden wir den Biotopverbund, den auch eine Autobahn hat, verlieren, weil wir an einer Seite nur noch Betonwände haben. Da würde ich gerne noch mal erklärt haben: Wie weit sind Sie darauf eingegangen? Inwieweit haben Sie das geprüft? Ich erinnere mal an das Jahr 2010, Kulturhauptstadt, als die A 40 gesperrt war. Da sind biologische Stationen und sehr viele Ehrenamtliche hingegangen und haben an dem Tag kartiert, und zwar auf dem Mittelstreifen, wo man sonst nie hinkommt. Die Ergebnisse waren fantastisch – was man da nicht alles gefunden, was für eine Artenvielfalt! Da habe ich mich gefragt: Haben Sie das bei der Kompensation überhaupt mit betrachtet? Gerade dieser Biotopverbund ist nicht gerade unerheblich; das sollte also mit in die Berechnungen einfließen. Dann ist die Frage, warum an die eine Seite Betonwände sollen. Wir brauchen doch nicht viel, wir reden nur über wenige Meter. Warum kann man da nicht noch mal was für den Biotopverbund?

Ich würde jetzt gerne noch auf eine wichtige Brücke eingehen, nämlich die am Landschaftspark Duisburg-Nord. Die ist momentan 50 Meter breit. In Duisburg hört man, auch wenn man in der Natur ist, eigentlich immer Autobahnen; daran sind wir Duisburger/-innen gewöhnt. Wenn man heute da entlanggeht und nicht weiß, dass man über eine Autobahn geht, kriegt man das gar nicht mit. Das muss man ganz klar sagen: 50 Meter sind da perfekt. Da muss man schon an den Rand gehen, um zu sehen: Ah, daher kommt der Lärm.

Daraus wollen Sie jetzt zwei kleinere Brücken machen. Ganz ehrlich: Das reicht uns einfach nicht. Das haben wir auch schon vor Jahren eingewendet; wir haben immer und immer wieder gesagt: Sie zerstören hier viel zu viel. – Warum jetzt diese Kleinteiligkeit?

Dann gehe ich noch mal auf die städtebauliche Entwicklung und Sonstiges ein. Die Ruhrtriennale war für mich ein Aha-Erlebnis, weil die Stadt eine Chance hatte, ein Event im Landschaftspark Duisburg-Nord zu machen, auch mit Autoanbindung. Wir hatten dann Parkplätze und Zufahrten auf zwei Seiten. Eine ganz wichtige, um auf die A 40, die A 41 und die A 59 zu kommen, war genau an der Stelle, also der Parkraum, und dann über die große Grünbrücke. Solche Massen an Besucherströme würde man dann überhaupt nicht mehr hinbekommen. Wie viele Menschen da zur Ruhrtriennale gekommen sind, das war fantastisch! Das hat sich wunderbar ausgebreitet und trotzdem was für den Biotopverbund gebracht.

Das haben Sie in unserer Stellungnahme aber völlig abgetan, so nach dem Motto: Für städtebauliche Aufgaben ist die Stadt zuständig. Darauf hat die Stadt doch gar keinen Einfluss mehr. Letztendlich verbauen Sie uns damit – im wahrsten Sinne des Wortes – Events im Landschaftspark Duisburg-Nord, der nicht nur kulturell wichtig ist, sondern auch und gerade für die Natur. Das ist ein Juwel. Da ist unheimlich viel passiert; das darf man nicht vergessen.

Noch einen weiteren Punkt fanden wir sehr traurig in der Synopse, nämlich im Zusammenhang mit der Stellungnahme vom Landesbüro der anerkannten Naturschutzverbände; das ist die 314-5. Da ist sehr ausführlich dargestellt worden bezüglich der Fledermausarten und der Fledermausquartiere. Es wurde noch mal dargestellt, dass Ersatzquartiere da überhaupt keine Lösung sind. Ein Nistkasten irgendwo an einem Baum ist keine Lösung, das nützt nichts. Das können wir auch nachweisen. Wir hatten genau diese Situation mit der Fledermauspopulation in Duisburg-Wedau am Parallelkanal. Da ist von der Biologischen Station westliches Ruhrgebiet ein Monitoring gemacht worden, ich glaube, über zehn Jahre. Die Population war dann weg; das heißt, da ist kein Ersatzhabitat angenommen worden. Das ist völlig klar und eindeutig. Wir befürchten, dass natürlich genau das auch an dieser Stelle passiert. Deswegen finde ich das doch ziemlich merkwürdig.

Das wäre es zum Thema „Kompensation“. Ich hätte jetzt noch ein paar kurze Statements, und dann bin ich auch fertig. Vorhin wurde so am Rande gesagt: Wir denken darüber nach, dass wir durchsichtige Lärmschutzwände machen. – Da klingelt es bei mir natürlich, weil ich an Vogelschlag an Glas denke. Dazu gibt es auch Studien. Wenn Sie das machen, dann aber bitte mit der Auflage, dass das auch vogelsicher ist. Das dürfen wir nicht vergessen: Der Duisburger Norden hat zwar ein schlechtes Image, aber wir sind auch im Duisburger Norden mit einem wunderbaren Naturschutzgebiet gesegnet; das ist die Rheinaue Walsum. Das ist ein EU-Vogelschutzgebiet; das heißt wir haben hier eine immense Menge an Vogelflug, und das auch an den Autobahnen entlang. Von daher: Wenn man über durchsichtige Lärmschutzwände nachdenkt, ist das alles schön und gut, aber dann bitte mit den entsprechenden Auflagen, also kleinteilige Muster usw., die wirklich helfen, also bitte nicht irgendwelche dummen Greifvögel auf die Wände kleben.

Sie sagten eben, am Freitag ist Schluss der Erörterung. Mir hat sich gestern und heute die Frage nach der Machbarkeitsstudie gestellt. Wie kriegen wir das überhaupt noch in das Verfahren rein? Üblicherweise – und so steht es sogar in der Einladung – wird nach dem Ende des Erörterungstermins nichts mehr zusätzlich eingewendet. Wie bekommen Sie aus rechtlicher Sicht Punkte, die zwar irgendwo erörtert wurden, aber noch nicht ausgearbeitet sind, überhaupt noch ins Verfahren rein? Und was bedeutet das dann? Das wäre meine Frage an Sie. Wie geht denn das? Wird es dann noch mal eine Teilbeteiligung geben? Wie kriegen wir das da rein? Das ist für mich ein völlig neues Verfahren.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Mit Schluss des Erörterungstermins ist das Anhörungsverfahren beendet. Das Anhörungsverfahren ist ein Teil des Planfeststellungsverfahrens; das heißt aber nicht, dass nach Abschluss des Erörterungstermins nicht noch neue verfahrensrelevante Sachen

auftreten können. Das könnte unter Umständen sogar dazu führen – unter Umständen; das ist jetzt reine Theorie –, dass man vielleicht noch eine Nachanhörung oder eine neue Anhörung machen muss, wenn es neue, relevante Sachverhalte gibt.

Ich greife mal ein Beispiel raus. Die Planung wird grundsätzlich verändert. Es entstehen neue Betroffenheiten an einer bestimmten Stelle, und die Vorhabenträgerin ist der Meinung, diese Planung sei sinnvollerweise zu verändern. Wenn neue Betroffenheiten mit dieser Planung hervorgerufen würden, dann müsste ich an dieser Stelle selbstverständlich die davon konkret Betroffenen noch mal beteiligen. Das heißt, das Anhörungsverfahren ist zwar beendet mit Schluss des Erörterungstermins, aber das ist noch nicht das Ende der Fahnenstange für jede Beteiligungsmöglichkeit. Für den Normalfall ist das schon so. Da wird die Planung eingereicht, dann wird das Anhörungsverfahren durchgeführt, dann wird der Erörterungstermin durchgeführt, und dann bleibt die Planung so und wird genauso planfestgestellt. Dann würden Sie im Regelfall auch keine weitere Anhörung mehr durchführen.

Sie haben jetzt das Thema „Machbarkeitsstudie“ angesprochen, und wir haben gestern schon darüber diskutiert. Das ist für uns eine Blackbox. Wir wissen das auch nicht genau. Deswegen habe ich gestern und auch heute versucht, so ein bisschen zu insistieren: Was wissen wir denn? Wann kommt denn die Machbarkeitsstudie? Kommt sie überhaupt? Ich kann Ihnen die Frage jetzt nicht beantworten, weil ich gar nicht weiß: Ist die denn jetzt beauftragt? Wann wird die beauftragt? Wann liegen Ergebnisse vor?

Wir müssen uns darüber klar sein: So eine Machbarkeitsstudie hat man nicht von Montag bis Freitag beauftragt, und die ist auch nicht von Freitag bis zum nächsten Dienstag erstellt. Und dann sind auch nicht von Dienstag bis Freitag die Ergebnisse ausgewertet. Also, mehr will ich jetzt dazu nicht sagen. Sie verstehen, was ich meine. Also, das ist für mich jetzt eine total schwierige Prognose, die ich anstellen soll. Ich sage nur: Bei der Situation, die wir hier haben – das habe ich gestern auch ganz deutlich gesagt –, ist die Variantenfrage eigentlich die zentrale Frage ist. Die anderen Probleme sind auch wichtig, und ich will das nicht abqualifizieren, aber es ist mit die zentrale Frage, sagen wir das mal so.

Wir wissen, dass eine solche Machbarkeitsstudie beauftragt wird. Wir müssen dann zusehen, dass die Ergebnisse dieser Machbarkeitsstudie vor unserer Entscheidung vorliegen. Sonst wäre es wirklich ziemlich weltfremd, hier jetzt eine Entscheidung zu fällen, obwohl wir wissen, dass parallel eine Machbarkeitsstudie läuft. Aber wie gesagt, das ist jetzt eine theoretische Betrachtung. Ich weiß es nicht, wie das mit dieser Machbarkeitsstudie wird. Vielleicht habe ich jetzt diesen Schrecken mit dem Ende des Anhörungsverfahrens ein bisschen beiseite räumen können; das hoffe ich jedenfalls. Zu der Machbarkeitsstudie kann ich leider jetzt leider nicht mehr sagen.

Frau Ciesla (BUND NRW):

Nein, ich wollte keine Details zu der Machbarkeitsstudie. Für mich war einfach noch nicht klar, wie das dann in so ein Verfahren eingeht. – Okay, von meiner Seite wäre es das, außer Sie haben noch Rückfragen zu meinen Statements. Ich hatte ja auch noch nach dem Biotopverbund an der Autobahn gefragt und wieso da Betonwände geplant sind.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Wir haben ja jetzt auch noch gemeinsam was vor. Genau. Und Herr Jacobs kann das ja dann jetzt unter seine Regie nehmen. Wir wollten ja jetzt diesen Vortrag noch machen.

Frau Ciesla (BUND NRW):

Alles klar. Danke schön.

- Vortrag –

Frau Ciesla (BUND NRW):

Ich finde, man muss sich noch mal vor Augen führen, dass die Wittfeldbrücke wirklich ein Vorreiter war. So macht man heute Städtebau! So finden wir das heute neu in Rotterdam oder sonst wo – aber wir zerstören es und machen etwas Kleineres. Ich halte da einfach mal den Dissens fest.

Herzlichen Dank für den Vortrag. Wir wissen aber: Wir haben 150 Hektar auszugleichen. Ich habe gerade mal grob kalkuliert mit diesen Tiny-Forest-Flächen: Das sind gerade mal 1,5 Hektar Fläche, die für den Menschen nutzbar ist. Grünflächen in Autobahnrohren – da kommt doch kein Mensch hin!

Weswegen ich mich aber noch einmal gemeldet habe, betrifft eine Bitte an Sie. Der BUND Nordrhein-Westfalen hat in allen Kommunen eine Abfrage gemacht zum Thema „Kompensation“, und die Ergebnisse sind eine Katastrophe. Die Ergebnisse sind insofern katastrophal, als es Kommunen gibt, wo das Ganze nicht richtig geführt wird, wo die Unterlagen schlecht ausgefüllt usw. Wenn wir hier dazu kommen sollten, dass etwas aus Duisburg in Mühlheim kompensiert werden soll, dann möchte ich gerne, dass die Auflage gemacht wird, dass das ins LANUV-Kompensationskataster kommt, und zwar mit einer

sauberen, klaren Beschreibung, sodass wir Duisburger/-innen das Ganze auch nachvollziehen können.

Wir haben auf kommunaler Ebene sehr häufig die Situation der Kompensation von Kompensationen; nicht alle haben auf dem Schirm, was überhaupt eine Kompensationsfläche ist. Gerade wenn es städteübergreifend läuft, ist die Situation verheerend. Deswegen unsere Bitte, die Auflage zu erteile, das ins Kompensationskataster des LANUV zu setzen, sodass wir das auch nachvollziehen können. – Danke schön.

Herr Jakobs (Fernstraßen-Bundesamt):

Okay. – Vielen Dank noch für Ihre Ausführungen.

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Vielen Dank, Frau Ciesla, für Ihren Beitrag. (...)