

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 Dahmen. Bitte beachten Sie, dass Beiträge anderer Teilnehmer aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht enthalten sind.

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Guten Morgen! Die Herrin der Redeliste eröffnet hiermit die Redeliste – aber keine Angst, ich bin meistens gar nicht so streng. Als ersten Redner möchte ich jetzt Herrn Dahmen nach vorne bitten.

Herr Dahmen:

Guten Morgen! Mein Name ist Peter Dahmen. Ich bin Vorsitzender des Meidericher Bürgervereins und der Initiative „DU – für den Tunnel“. Sehr geehrte Frau Dr. Perner! Sehr geehrter Herr Hagenberg! Sehr geehrter Herr Korte! Meine Damen und Herren! Wir hatten den ersten Kontakt mit diesem Thema, als der großen Mehrheit der Meidericher Bevölkerung 2018 bei dem Termin von Straßen.NRW die unterschiedlichen Varianten vorgestellt wurden. Soweit ich mich daran erinnern kann, wurde eine Hochtrasse vorgestellt. Es wurde ein bergmännischer Tunnel vorgestellt. Es wurde eine untere, also eine abgesenkte Trasse vorgestellt. Es wurde eine abgesenkte Trasse mit Deckel vorgestellt.

Bei dieser Veranstaltung wurde sehr viel diskutiert, und es kam schnell dabei raus – das wurde teilweise auch von den Fachleuten von Straßen.NRW bestätigt –, dass die Troglösung mit Deckel für Meiderich im Grunde die beste Lösung wäre. Da sind wir hinterher eigentlich ganz guter Dinge wieder rausgegangen. In einem Erfahrungsbericht, der später von Straßen.NRW auf deren Internetseite veröffentlicht wurde, stand dann auch zu lesen, dass die Tunnelvariante auffällig viel Zuspruch erhielt, da sie die geringsten negativen Auswirkungen hat. Da war die Welt für uns eigentlich in Ordnung. Wir haben gedacht: Klasse, wir können endlich die Bausünden, die hier in Meiderich Ende der 50er-, Anfang der 60er-Jahre begangen wurden, beseitigen und können den Stadtteil, der damals total getrennt wurde, wieder zusammenführen und die Lebensqualität im Ort erhöhen. Es hat sich dann leider im Laufe der Zeit gezeigt, dass man davon Abstand genommen hat und dann die Hochtrasse favorisiert wurde.

Zu dem Zeitpunkt haben wir dann als Meidericher Bürgerverein gemeinsam mit verschiedenen anderen Vereinen und Institutionen und auch mit der Unterstützung aller im Rat der Stadt Duisburg vorhandenen politischen Parteien die Initiative „DU – für den Tunnel“ gegründet. Das ist also eine Initiative, die sich für den Tunnel einsetzen wollte, unterstützt von allen, die daran beteiligt waren: aus der Bevölkerung, aus Meiderich, aus der Stadt. Der Meidericher Bürgerverein hat auch eine Mitgliederversammlung abgehalten, und da wurde einstimmig unser Vorstand beauftragt, sich intensiv dafür einzusetzen.

Im Laufe der Zeit haben wir eine Unterschriftenaktion durchgeführt, und wir haben innerhalb weniger Tage an die 5.000 Unterschriften gesammelt. Diese Unterschriften wurden seinerzeit

an den damaligen Verkehrsminister Hendrik Wüst weitergeleitet. Das ist über den Herrn Kutschaty gelaufen; aber die sind auf jeden Fall irgendwann bei dem Herrn Wüst angekommen. Wir haben diversen Schriftverkehr geführt, sowohl mit Herrn Wüst als auch damals mit dem Herrn Verkehrsminister Scheuer. Es hat sich aber noch nicht viel ergeben; denn man hat uns damals gesagt: Irgendwann kommt ein Planfeststellungsverfahren. Das ist dann der Punkt, wo ihr euch eigentlich einbringen müsst.

2020 gab es dann die Vorstellung der Vorzugsvariante im Landschaftspark. Da haben wir eine lautstarke Demo veranstaltet und auch da unseren Willen zum Ausdruck gebracht, dass wir uns für eine Tunnellösung einsetzen. Im Anschluss gab es dann noch einen Austausch, 2023 bei Rewe; das hatte Herr Hinterlandt dieser Tage auch kurz erwähnt. Ende 2023 gab es dann noch mal eine Veranstaltung vom WDR, und zwar als Stadtgespräch; das wurde übertragen. Herr Korte hatte auch daran teilgenommen. Auch bei diesen Veranstaltungen wurde immer wieder dargestellt, dass sich die Meidericher Bevölkerung auf jeden Fall für den Tunnel einsetzt.

Leider haben wir bei dieser gesamten Bürgerbeteiligung nicht einmal gesehen, dass wirklich eine positive Reaktion zu bemerken war. Die Autobahngesellschaft ist in keinem Punkt irgendwie von ihrer Linie abgerückt, sondern die hat das strikt durchgezogen. Ich muss sagen: Unter Bürgerbeteiligung verstehen wir etwas anderes. Wir verstehen darunter, dass man bei solchen Veranstaltungen den Willen des Bürgers erkennt, aufnimmt und auch verarbeitet. Aber das ist nicht passiert.

Bei der Planfeststellung, bei dem Offenlegungstermin war es dann so, dass Bürger und Bürgerinnen Einwendungen verfassen konnten. Der Meidericher Bürgerverein hat dazu ein kleines Büro eröffnet und hat da Bürger beraten anhand von Plänen, Zeichnungen und auch Visualisierungen. Wir haben die Leute beraten und teilweise mit denen zusammen dann deren Einwendungen verfasst und verschickt. Da sind allein aus Meiderich um die 1.200 Einwendungen erstellt worden.

Ich komme noch mal zu der Entscheidung. Bereits 2020 hatten Sie sich auf die Hochtrasse festgelegt, und Sie hatten damals bestimmte Kriterien gesucht bzw. Kriterien genannt. Es gab einmal die Anbindung des Hafens. Es gab die mögliche Sperrung von Anschlussstellen. Es gab das Kriterium: Abriss von mehr Häusern bei der Tunnellösung als bei der Hochtrasse. Es gab die Verlängerung der Bauzeit.

Zu den Punkten würde ich noch kurz etwas sagen wollen. Zum Hafen. Wie der Herr Linne gestern schon dargestellt hat, ist der Hafen ja nicht abgehängt. Die Auffahrt an der Vohwinkelstraße ist ja die Ausfahrt Ruhrort. Da möchte ich noch ergänzen, dass in Ihren Unterlagen immer noch falsche Bezeichnungen stehen. Die ehemalige Ausfahrt „Ruhrort“

heißt seit zwei Jahren Ausfahrt „Meiderich“, und die ehemalige Ausfahrt „Meiderich“ heißt seit zwei Jahren „Ruhrort“. Das kommt durch die Vohwinkelstraße. Die Anbindung nach Ruhrort ist jetzt über die Vohwinkelstraße ausgewiesen. Aber in den Zeichnungen ist das zum großen Teil immer noch falsch. Da stand mal auf einem Blatt „ehemals Meiderich“ oder „ehemals Ruhrort“. Das führt natürlich immer noch zu Verwirrungen.

Der Hafen in Duisburg ist natürlich nicht nur in Meiderich, sondern es gibt den Hafen Walsum, es gibt den Innenstadthafen, es gibt die Häfen Ruhrort. Das heißt, also nur ein kleiner Teil ist über die Vohwinkelstraße angebunden. Und wenn man sich aktuell mal anschaut, wie viel Lkw-Verkehr über die Vohwinkelstraße läuft, dann muss man sagen: Da ist mehr Verkehr von ArcelorMittal als vom Hafen. Das wird sich im Laufe des Jahres wahrscheinlich ändern, wenn das Gateway Terminal in Betrieb genommen wird.

Aber auch beim Gateway Terminal ist es so – das wurde auf der Seite der Stadt Duisburg mal veröffentlicht – dass lediglich 20 Prozent des geplanten Verkehrs über die Vohwinkelstraße abfließt. Der ganze Zufluss des Lkw-Verkehrs soll eigentlich über das Kreuz Kaiserberg, über die Ruhrbrücke, über die Kanalbrücke, über die Sympherstraße in den Hafen rein funktionieren, und der Abfluss soll zu einem großen Teil über den OB-Karl-Lehr-Brückenzug auf die A 40 laufen und nur 20 Prozent davon über die Vohwinkelstraße auf die A 59, um dann weiter auf die A 3 zu kommen.

Das möchte ich vielleicht noch zu bedenken geben. Wir sprechen nur über einen kleinen Teil, und da müsste man vielleicht auch mal überlegen, wie leistungsfähig der OB-Karl-Lehr-Brückenzug ist und ob der nicht vielleicht auch noch diese 20 Prozent verkraften kann, sodass auch darüber der Abfluss gewährleistet ist.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Darf ich Sie kurz etwas fragen? Das ist jetzt ein wichtiger Punkt. Wir hatten auch gestern schon kurz darüber gesprochen. Die OB-Karl-Lehr-Brücke: Wann ist die denn in voller Funktion bzw. in voller Leistungsfähigkeit verfügbar? Die Frage können wir ja nicht nur theoretisch beantworten. Ich verstehe, was Sie meinen, aber die Frage ist ja ganz konkret, ob die Anbindung des Hafens tatsächlich auch zeitlich in dem Raum realisiert werden kann. Das ist mir gestern und vorgestern noch nicht so ganz klar geworden.

(Zuruf: Woher sollen wir das denn wissen?)

Herr Dahmen:

Also, die OB-Karl-Lehr-Brücke ist ja neu gebaut worden. Die ist jetzt auch schon in Betrieb, die muss aber noch verschoben werden. Dazu kann wahrscheinlich besser jemand von der

Stadt Duisburg was sagen. – Ich weiß nicht, wann diese Verschiebung geplant ist, aber mit Sicherheit vor Baubeginn der A 59.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Okay, wir werden dem auf jeden Fall noch mal nachgehen; deswegen die Frage. Ich weiß nicht, ob vonseiten der Vorhabenträgerin vielleicht nach Ihrem Beitrag dazu noch was kommt. Das werde ich aber der Vorhabenträgerin noch mal mitgeben. Diese Frage nach der Anbindung des Hafens ist absolut elementar; vielen Dank für die Antwort. Wir werden das auf jeden Fall prüfen. Das können Sie mitnehmen.

Herr Dahmen:

Dann zum Punkt „Abrisshäuser“. Ich glaube, Sie hatten gesagt, dass bei der Tunnellösung 9 oder 12 Häuser mehr abgerissen würden. Dazu haben wir uns eigentlich schon geäußert, und das möchten wir auch noch mal wiederholen: Gerade diese Häuser, die stehenbleiben, wenn die Hochtrasse gebaut wird, sind die Häuser, die dann letztlich am schlechtesten dastehen. Das sind Häuser, die dann sehr nah an der Hochtrasse stehen. Da wird es für die Vermieter und Eigentümer schwierig, Mieter zu finden, die da überhaupt hinwollen. Das ist so eine Sache, wo den Leuten eigentlich mehr damit geholfen wäre, wenn abgerissen wird und sie eine Entschädigung kriegen.

Dann zur Bauzeit. Das war natürlich auch bei uns immer ein Thema. Wir möchten da noch einmal das unterstützen, was Herr Oberbürgermeister Link ausgeführt hat, und sagen: Uns ist es wichtig, dass wir langfristig eine gute Lösung bekommen und nicht eine schnelle, irgendwie zusammengestrückte Geschichte. Das heißt also, in der Bevölkerung ist der Wille da, auch eine lange Bauzeit zu akzeptieren. Ich bin heute 72 Jahre alt. Ich weiß nicht, ob ich die Fertigstellung überhaupt noch erlebe, aber mir ist es wichtig, dass unsere Nachkommen und die zukünftige Bevölkerung vom Meiderich eine gute Lösung bekommen.

(Beifall)

Dann noch mal ein Wort zu der Kriterienauswahl. Für uns hat es sich fast ein bisschen so dargestellt, als wenn Sie ein Ziel haben und die Kriterien dazu passend zielorientiert ausgesucht werden. Wir haben in den letzten Tagen mehrfach die Geschichte von Lüneburg gehört. Die Leute hatten ein anderes Ziel, und sie haben sich auch andere Kriterien ausgesucht. Für mich wäre ein gutes Kriterium der Schutz und die Gesundheit der hier lebenden Menschen. Das Kriterium, das an erster Stelle stehen sollte, sollte die Akzeptanz der Baumaßnahme auch in der Bevölkerung sein. Ich glaube, wenn es danach ginge, dann wäre die Hochtrasse ganz schnell vom Tisch.

(Beifall)

Jetzt möchte ich noch ein paar Punkte sagen zu unserer Einwendung. Wir haben einen Punkt unter 782. Da geht es auch noch mal um die Variantenfrage. Und da sagen Sie: Der Tunnel ist die beste Lösung. – Das können wir einfach nicht so stehenlassen. Der Tunnel ist nicht die beste Lösung.

(Zuruf: Trasse! Du hast „Tunnel“ gesagt!)

- Entschuldigung! Für uns ist natürlich der Tunnel die beste Lösung.

Bei dem Punkt 783 hatten wir im Prinzip die Teilung der Planfeststellung gefordert, das heißt also, dass der Brückenzug Berliner Brücke vorgezogen wird. Da antworten Sie, dass es schwierig wäre, in vier Abschnitten zu planen. Das haben wir aber nie gefordert. Wir sprechen hier über zwei Abschnitte, aber Sie sprechen da leider immer über vier und bauschen natürlich auch den ganzen Aufwand entsprechend hoch. Dass die Trennung gerade im Bereich des Meidericher Stadtparks möglich ist, das hat ja ein Gutachten der Stadt Duisburg, das Ihnen vorliegen sollte, auch gezeigt. Sie behaupten aber nach wie vor, das ginge nicht. Das können wir nicht akzeptieren.

Dann zum Punkt 785. Da haben wir geschrieben: Die Lebensqualität in unserem Stadtteil wird drastisch sinken. – Da haben Sie recht umfangreich geantwortet, und darauf möchte ich kurz eingehen. Das war auch ein Thema, dass wir, als wir die ersten Pläne gesehen haben, natürlich erschlagen waren von der Größe dieses Bauwerks. Es wurde auch von der Stadt visualisiert und zur Verfügung gestellt. Das ist schon immens. In dem Zusammenhang kam das Thema auf, dass vielleicht auch eine kleinere, schmalere Ausführung durchaus ausreichend sein könnte. Ich möchte doch wirklich darum bitten, dass das noch mal richtig gut geprüft wird; denn die Auswirkungen sind immens. Es werden weniger Flächen gebraucht. Es wird weniger Eingriff in die Eigentumsverhältnisse der Grundstücksbesitzer geben. Letztendlich werden wahrscheinlich auch die Kosten dadurch sinken.

Sie schreiben teilweise dann auch, dass der Grundstücksverlust einfach hingenommen werden muss. Ich möchte mal daran dran erinnern, dass die Häuser, die jetzt vermutlich an Wert verlieren, schon gestanden haben, bevor eine Autobahn gebaut wurde. Das heißt also, dass die auch schon vor den 50er Jahren dort gestanden haben und auch schon diese ersten Baumaßnahmen hinnehmen mussten. Das kann man auch nicht so ohne Weiteres stehenlassen.

Zur Lärmbelästigung. Da sprechen Sie von Werten. Sie haben aber immer nur den Lärm, der von oben nach unten geht, berechnet. Ein ganz wesentlicher Faktor ist nach unserer Erfahrung auch der Lärm, der von unterhalb der Brücke kommt. Gerade in den Fahrbahnübergängen

kommt immer ein „Klack, klack, klack“. Ich wohne selber 250 Meter von der Autobahn entfernt. Wenn der Wind ungünstig steht und ich nachts das Fenster geöffnet habe, höre ich „Klack, klack, klack“. Das sind auch Dinge, die mal irgendwie berücksichtigt werden müssen. Oder ist das egal?

Dann die Kompensation von wegfallenden Grünflächen. Das war auch in den letzten Tagen schon ein Thema, dass da teilweise Grünflächen ausgewiesen werden, die weit weg sind von der eigentlichen Ursache. Wenn Sie einen Deckel auf den Tunnel machen, haben Sie genug Flächen, wo Sie eben das Grün wiederherstellen und die Lebensqualität im Ort vergrößern können.

Unter Punkt M786 haben wir angegeben: Es werden große Angsträume entstehen, in denen sich keiner mehr aufhalten kann und mag. Da schreiben Sie: Die Autobahn ist bereits vorhanden, und auch wenn sie vergrößert wird, gibt es keine Verschlechterung. Das kann doch nicht ernst gemeint sein, zu behaupten, das würde keine Verschlechterung bedeuten! Die Autobahn wird 20 Meter breiter und wesentlich höher. Das können Sie ja wohl nicht von einer Verbesserung sprechen oder von einer Gleichstellung. Das ist nicht möglich. Sie sagen, da es keine Alternative gebe, müsse das einfach hingenommen werden. Es gibt aber Alternativen. Die Begründungen, mit der Sie bereits relativ früh den Tunnel aus dem Rennen genommen haben, können wir einfach nicht hinnehmen.

Bei dem Punkt 788 geht es um das Tageslicht in der direkten Nähe. Da wird geprüft, dass lichtdurchlässige Elemente eingebaut werden. Ich muss ganz ehrlich sagen: Mir wäre es, rein vom Empfinden her, ziemlich egal, ob ich durch diese Lichtelemente dann auf viele Autos gucken muss oder ob ich gegen die Wand gucke. Bei den Lichtelementen ist die Frage: Wie lange bleiben die wirklich hell? Ich habe vielleicht die ersten zwei, drei Jahre noch die Möglichkeit, dass ich dadurch mehr Licht bekomme, und dann kommen vielleicht irgendwelche Schmierereien oder Dreck und Verunreinigungen, und dann bringt das auch nicht mehr viel.

(Zuruf: Siehe Beispiel „Hafen“!)

Dann zum letzten Punkt, das ist 789. Da haben wir ausgesagt, dass die Baumaßnahme nicht mehr zeitgemäß ist. Wir sind der Meinung, dass Sie nach wie vor das Auto an die erste Stelle setzen und nicht die Umwelt. Das ist natürlich wirklich nicht mehr zeitgemäß. Sie schreiben, dass das nicht Ihre Entscheidung ist, sondern dass diese Entscheidung den politischen Gremien obliegt. Dann muss ich ganz ehrlich mal fragen: Warum werden Sie nicht tätig und setzen den Willen des Bundestags, unseren höchsten Gremien in Deutschland, um und veranlassen endlich diese zweite Tunnelstudie?

Diese Untätigkeit und Arroganz, mit der Sie in dem Fall unterwegs sind, möchte ich nicht hinnehmen. – Danke.

(Beifall)

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Vielen Dank, Herr Dahmen. – Ich stelle fest, dass viele von diesen Themen, die Sie jetzt angesprochen haben, in den letzten Tagen – das haben Sie auch selber ausgeführt – schon diskutiert worden sind. Es ist für uns trotzdem wichtig, dass wir das heute auch noch mal mit Ihnen diskutieren; denn wir wissen, dass Sie sich bei diesen Themen sehr engagiert haben und auch viele Einwendungen von Ihnen herrühren. Die Themen liegen jetzt auf dem Tisch. Ich werde das Wort gleich auch noch an die Vorhabenträgerin weitergeben.

Ich hatte vorhin schon ein Thema angesprochen, das aus meiner Sicht besonders wichtig ist, und das ist die Anbindung des Hafens. Das ist ein Thema, das wir in den letzten Tagen schon sehr intensiv diskutiert haben. Es ist deswegen besonders wichtig, weil es als ein ganz wichtiges sogenanntes K.-o.-Kriterium dient und wir uns bei unserer Abwägungsentscheidung natürlich die Frage stellen müssen, ob das Kriterium zieht. Das ist schon eine wichtige Frage. Darum bitte ich darum, dass die Vorhabenträgerin auch zu diesem Thema „Anbindung Hafen“ noch etwas sagt.

Ein zweiter Knackpunkt, den wir in den letzten beiden Tagen auch schon hatten, war die EK3 bzw. EK1A oder EK1B, also die Frage nach der Breite dieser Trasse; die Entwurfsplanungsgestaltung, wie breit die Trasse tatsächlich werden wird. Auch dazu haben wir unterschiedliche Meinungen gehört in diesem Erörterungstermin. Und auch da haben Sie, glaube ich, in den letzten beiden Tagen auch an unseren Nachfragen gemerkt, dass wir wissen, dass das eine sehr wichtige Stellschraube ist.

Die anderen Themen, die Sie angesprochen haben, waren eher allgemeine Appelle; unter anderem, dass der Wille der Bürger mehr beachtet werden soll. Das ist eine Art Obersatz, der natürlich über allem schwebt. Das Thema „Abriss statt Stehenlassen“, so nenne ich es jetzt mal, ist dann noch mal speziell. Das muss man sich, glaube ich, auch immer in der Lokalität direkt vor Ort anschauen. Zu dieser Thematik kommen wir heute vielleicht noch in Einzelfällen.

Dann waren da natürlich die Punkte „Abschnittsbildung“ und „Machbarkeitsstudie“. Auch das haben wir – Sie waren ja teilweise oder überwiegend dabei; Sie nicken – schon hinreichend diskutiert. Ich kann auch heute zum Thema „Machbarkeitsstudie“ aus Sicht des Fernstraßen-Bundesamtes leider keine weitere Aufklärung leisten. Da bitte ich um Verständnis. Das ist auch nicht unser Thema. Ich ziehe mich da aber nicht einfach auf die Frage Zuständigkeit zurück;

ich sage es Ihnen, wie es ist. Wir wissen dazu wirklich nicht mehr als das, was ich schon gesagt habe.

Das Thema „Abschnittsbildung“ ist in der Tat vielleicht ein bisschen schief rübergekommen. Diese vier Abschnitte, die Sie eben kritisiert haben, stammen einfach aus der Einteilung des Bundesverkehrswegeplans. Da gab es diese Abschnitte, das wurde im Bundesverkehrswegeplan so niedergelegt. Wenn der Bundesverkehrswegeplan so steht, heißt das aber nicht automatisch, dass man in der Planfeststellung auch diese vier Abschnitte bilden muss. Da gibt es keine feste Koinzidenz an der Stelle.

Aber natürlich – das haben wir auch verstanden – geht es Ihnen und vielen anderen Duisburgern natürlich gar nicht um die vier Abschnitte, sondern um die zwei, das ist völlig klar. Es geht Ihnen darum, dass man die Berliner Brücke zuerst macht und den Rest hinterher, und das möglichst noch garniert mit der neuen Machbarkeitsstudie. Völlig klar, das haben wir verstanden. Insofern sage ich zur Abschnittsbildung nur noch mal grundsätzlich was, und dann gebe ich das Wort weiter an die Vorhabenträgerin.

Was die Abschnittsbildung betrifft, ist es so – das möchte ich jetzt für uns als FBA an dieser Stelle noch mal zu Protokoll geben –: In den letzten Wochen und Monaten geht die Aussage in der Presse rum, eine Abschnittsbildung sei technisch und rechtlich nicht möglich; so wurde es teilweise kolportiert. Diese Ansicht teilen wir nicht, das kann ich an der Stelle noch mal sagen.

Damit gebe ich das Wort jetzt weiter an die Vorhabenträgerin. Wenn Sie oder Ihre Mitstreiterinnen und Mitstreiter zu Einzelaspekten noch Fragen haben, können wir gerne nachher noch mal reden; aber jetzt möchte ich das Wort erst mal weitergeben. – Vielen Dank.

Herr Korte (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Vielen Dank, Herr Hagenberg. Sie haben ziemlich viel ausgeführt. Ich habe mir einiges aufgeschrieben, aber Herr Hagenberg hat es auch schon gesagt: Im Wesentlichen haben wir das alles schon mal angesprochen. Nichtsdestotrotz möchte ich auf zwei, drei Punkte noch mal eingehen.

Ich will mal damit anfangen: Sie haben an einer Stelle, glaube ich, wörtlich gesagt: Die Kriterien sind ein bisschen willkürlich ausgesucht worden, um den Tunnel auszuschließen. Also, das haben wir gestern und auch in unserer Eingangsdarstellung des Projektes, wie wir hier vorgegangen sind, glaube ich, eindrucksvoll dargelegt, dass das eben nicht sehr willkürlich ist, sondern auch sehr fundiert mit der Gesetzeslage begründet. Wir haben eine Vielzahl an Kriterien rausgepickt haben und nicht nur eine Einzelbetrachtung gemacht. Einzelne Kriterien dienen natürlich als K.-o.-Kriterien, aber darüber hinaus sind ja noch viele, viele weitere

Kriterien in dieser Planung zu berücksichtigen, sodass ich hier von einer willkürlichen Festlegung von Kriterien mit Sicherheit nicht sprechen kann.

Wir sind an die Gesetzeslage gebunden, und daran haben wir uns auch gehalten. Da werden eben verschiedenste Kriterien betrachtet, und das Schutzgut „Mensch“ gehört da unter anderem auch dazu. Sie haben gesagt, das wäre nach Ihrer Auffassung das maßgeblichste Kriterium. Ja, das ist eines von vielen Kriterien, das sehr maßgeblich ist, aber die anderen dürfen sie alle nicht außer Acht lassen. Das noch mal als Statement zu den Kriterien. Als Frage hatten Sie das ja nicht formuliert, aber ich wollte dazu einfach noch mal erwidern.

Herr Hagenberg hatte auch noch mal die Hafenanbindung angesprochen, und auch Herr Linnert hatte dazu ausgeführt: Ja, das Hafengebiet umfasst verschiedene Autobahnen. Aber wir haben zum Beispiel auch die Vertreterin des Hafens gehört, und da war die eindeutige Aussage, dass die A 59-Anschlüsse beide sehr wohl erforderlich sind. Ich glaube, das, was Sie als kleinen Teil, der darüber abgewickelt wird, beziffert haben, ist so klein gar nicht. Es gibt auch Untersuchungen zu diesen Hafenenwicklungen und wie sich der Verkehr, insbesondere der Güterverkehr, in dem nachgeordneten Netz noch abwickeln lässt. Das ist tatsächlich kritisch zu hinterfragen. Alles über den OB-Karl-Lehr-Brückenzug abzuwickeln, scheint da nach unserer Auffassung nicht möglich zu sein. – So viel noch mal zu dieser Hafenanbindung; da haben wir auch unterschiedliche Meinungen gehört.

Ja, was hatte ich mir noch aufgeschrieben? – Das Thema „Entwurfsklassen“ hatten wir auch schon mehrfach angesprochen. Da gibt es Dissens, und auch hier haben wir unser Vorgehen schon mehrfach erläutert.

Dann noch ein abschließendes Statement meinerseits. Sie haben uns gerade Arroganz vorgeworfen, was die Beauftragung einer neuen Machbarkeitsuntersuchung betrifft. Auch hier habe ich schon mehrfach betont, dass durch den Bundestag Finanzmittel zur Verfügung gestellt worden sind. Darüber hinaus kann ich nichts dazu sagen, weil wir letztendlich nicht diejenigen sind, die beauftragen können. Herr Hagenberg hat das gestern auch noch mal verdeutlicht, wer jetzt eigentlich am Zuge ist. Uns jetzt an der Stelle Arroganz vorzuwerfen, sendet da meiner Ansicht nach ein falsches Signal. – Ich merke, Sie haben schon gleich Erwidern; dann lassen Sie uns auch direkt in die Diskussion einsteigen.

Herr Dahmen:

Der Begriff „Arroganz“ bezog sich nicht direkt auf Personen, sondern da ist jetzt das gesamte Verkehrsministerium gefragt.

Zur Hafenanbindung möchte ich nur noch ganz kurz sagen: Zwei Abfahrten sind das auf keinen Fall; wenn, dann sprechen wir nur über die Abfahrt Vohwinkelstraße. Die Abfahrt

Bürgermeister-Pütz-Straße ist inzwischen für den Lkw-Verkehr gesperrt; das heißt also, da dürfen keine Lkws mehr fahren. Von daher sprechen wir eigentlich nur über eine Abfahrt, und auch nur über den abfließenden Verkehr. Das bedeutet im Grunde genommen: Wenn Lkws da auffahren könnten, würde das schon reichen.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Gut, vielen Dank, Herr Dahmen. – Ich glaube, dann haben wir jetzt die Themen noch mal angesprochen und erörtert. Ich kann für uns versichern: Gerade die Themen, zu denen ich gerade noch etwas gesagt habe, werden ganz wichtige Themen im Rahmen unserer Prüfung und unserer Entscheidungsfindung sein. Nehmen Sie das bitte alle mit, auch wenn diese Themen nachher nochmals kommen sollten. Das haben wir jetzt aus unserer Sicht hinreichend deutlich dargestellt. Sie haben noch mal die Position der Vorhabenträgerin dazu gehört, die sich auch in den Erwidern wiederfindet.

Ich denke, wir haben jetzt diese Themen – insbesondere Abschnittsbildung und Variantenprüfung – noch mal sehr plastisch von Ihnen dargestellt bekommen. Uns als FBA ist klar, dass diese Fragen geradezu existenziell sind für Duisburg; deswegen haben wir sie übrigens auch an den Anfang der Tagesordnung gestellt, schon am Dienstag.

Gut, dann schaue ich zu meiner Kollegin auf der linken Seite, von Ihnen aus auf der rechten Seite; denn jetzt geht es weiter mit der Redeliste.

Fernstraßen-Bundesamt

Erörterungstermin

Planfeststellungsverfahren

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

am 19.04.2024
in der Mercatorhalle Duisburg
Landfermannstr. 6, 47051 Duisburg

Stenografisches Protokoll

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

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Vielen Dank, Herr [...], für eine weitere Denksportaufgabe. – Als Nächstes habe ich auf der Redeliste Herrn Peter Dahmen, den ich hiermit nach vorne bitte.

Herr Dahmen (Meidericher Bürgerverein):

Mein Name ist Peter Dahmen, vom Meidericher Bürgerverein. Ich wollte eigentlich auch noch etwas zur Nahversorgung sagen, wobei sich vieles eigentlich erledigt hat durch das Gespräch, das wir gerade geführt haben. Ich möchte aber vielleicht noch mal betonen: Das Gleiche gilt natürlich auch für das Grundstück von Aldi: Auch da fallen die Parkplätze weg. Aldi und Rewe zusammen kommen aus der Sicht der Bürgerschaft fast auf einen Versorgungsgrad von 50 Prozent in Meiderich. Das ist also ein ganz erheblicher Punkt, für die Nahversorgung, wo Einkäufe stattfinden.

Dann habe ich noch einen anderen Punkt. In den letzten Tagen ist immer wieder über die Grenzwerte gesprochen worden, gerade von Feinstaub, und dass sich diese Grenzwerte zukünftig ändern werden. Das fließt jetzt aber nicht ein. Wenn dann aber 2030 die geänderten Werte kommen – wie wird dann verfahren? Kommen dann auf die Lärmschutzwände einfach noch mal 3 Meter oben drauf, damit die Werte eingehalten werden? Oder wie will man das dann lösen? Das wäre auch noch eine Frage.

Verhandlungsleiterin Frau Dr. Haller (Bundesnetzagentur):

Dazu wird Herr Professor Schink gleich sicherlich etwas sagen. Vielleicht noch kurz ein Wort von unserer Seite: Maßgeblicher Zeitpunkt für die Beurteilung, ob ein Planfeststellungsbeschluss rechtmäßig ist, ist dessen Erlasszeitpunkt. Das heißt, wir müssen grundsätzlich erst mal von einer Entscheidung ausgehen, die irgendwann fallen wird, und zu diesem Zeitpunkt muss man die geltende Rechtslage betrachten. Das ist, kurz gesagt, der Ausgangspunkt. Ich will da Herrn Professor Schink nicht vorgreifen, deshalb nur ganz kurz: Wenn sich danach etwas ändern sollte, rechtlich oder faktisch, gibt es da verschiedene Wege. Dazu möchten Sie jetzt bestimmt etwas sagen. Bitte schön.

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

Sie haben sicher alle noch die Diskussion um die Dieselfahrverbote im Ohr, die auch in Duisburg geführt wurde, die von der Deutschen Umwelthilfe eingeklagt worden sind. Das ist der Weg, der dann gegangen wird, wenn die Werte für NO₂ oder für PM₁₀, also für Feinstaub und für Stickoxide, abgesenkt werden. Im Bundesimmissionsschutzgesetz ist geregelt, dass dann ein sogenannter Luftreinhalteplan aufgestellt werden soll.

Diesen Luftreinhalteplan gibt es auch für das Ruhrgebiet, und darin muss geregelt werden, mit welchen Maßnahmen die Grenzwerte, die dann abgesenkt sind, eingehalten werden. Das wird voraussichtlich wieder zu neuen Verkehrsverboten für bestimmte Fahrzeuge führen. Das ist ja auch die Intention, die damit verbunden ist. Das hat aber grundsätzlich keine Auswirkungen darauf, wie die Autobahn ausgestattet ist.

Es kann sein, dass im Luftreinhalteplan entsprechende Vorgaben gemacht werden, die dann in einem neuen Planfeststellungs- oder Planänderungsverfahren umgesetzt werden. Sie können aber davon ausgehen, dass die erste Zielsetzung dann der Individualverkehr sein wird und dort weitere Maßnahmen wie Dieselfahrverbote, möglicherweise auch Fahrverbote für andere Pkw, insbesondere für nicht elektrobetriebene Fahrzeuge, in die Diskussion kommen.

Das sind die beiden Wege, die es gibt. In erster Linie geht es dann um den Individualverkehr, aber natürlich auch um die Industrie. Da könnte der Duisburger Hafen mächtig betroffen sein. Deshalb habe ich vor zwei Tagen auch gesagt: Ich könnte mir eigentlich nicht vorstellen, dass die Regierungschefs einer solchen Lösung zustimmen werden. Aber das wird man dann abwarten müssen. Das wird sicher auch erst in der neuen Legislaturperiode des Europäischen Parlaments endgültig entschieden werden, also nicht mehr vor dem Juni.

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Ich glaube, Herr Dahmen, damit haben wir Ihre Fragen geklärt. – Er nickt. Dann können wir weitermachen auf der Rednerliste. Da steht jetzt Frau Heidi Kloppert. Kommen Sie bitte nach vorne.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Vielen Dank, Frau Dr. Perner. – Dann stelle ich fest, dass wir heute keinen weiteren Erörterungsbedarf mehr haben. Wir haben die vier Tage, die wir gemäß der Bekanntmachung und der Einladung ausgefüllt haben, miteinander verbracht. Ich stelle fest, dass wir dann den optionalen Zusatztag am Montag mangels Erörterungsbedarf nicht brauchen.

Ich möchte aber trotzdem gerne, auch wenn das nicht ausdrücklich auf der Tagesordnung steht, ein bisschen was zum weiteren Fortgang sagen. Dann hat sicherlich auch Herr Korte noch mal das Bedürfnis, vielleicht aus seiner Sicht eine kleine Bilanz der vier Tage zu ziehen, Bilanz ziehen. Das können wir gleich noch gemeinsam machen.

Sie sind sicherlich daran interessiert, wie es jetzt in diesem Verfahren formell weitergeht. Ich hatte es ganz am Anfang gesagt, dass wir hier eine Niederschrift erstellen werden. Nochmals herzlichen Dank an die Unterstützung durch unsere Stenografin, die jetzt die Niederschrift erstellen wird. Diese Niederschrift werden wir natürlich auswerten. Wir haben uns aber auch

unabhängig davon viele Notizen in diesen vier Tagen gemacht. Das heißt, wir werden den Erörterungstermin nicht nur anhand der Niederschrift auswerten, sondern natürlich auch anhand der Notizen, die wir selber gemacht haben.

Wir werden natürlich auch die Aufklärungsanträge – meines Wissens nach waren es insgesamt 13 Stück – in unsere Auswertung mit einbeziehen müssen und werden das auch tun. Wir werden dann feststellen, ob es weiterhin offene Punkte gibt, die nach diesem Erörterungstermin geklärt werden müssen. Vielleicht müssen gewisse Sachverhalte aufgeklärt werden, vielleicht müssen noch gewisse Prüfungen durchgeführt werden. Möglicherweise müssen gewisse Prüfungen noch ergänzt werden. Das kann auch beinhalten, dass der Vorhabenträger von uns – jetzt kommt ein hartes Wort, Herr Korte – gewisse Hausaufgaben aufbekommt, die noch zu erledigen sind, wobei einige von diesen Hausaufgaben von Ihnen auch schon freiwillig erledigt werden, wenn ich da zum Beispiel an bestimmte Abstimmungsgespräche denke. Kurz und gut, da kann es noch einiges geben, was noch zu erledigen ist.

Rein formal geht es dann so weiter, dass wir dann auch die Freude haben, eine abschließende Abwägung zu treffen, nicht nur zwischen den verschiedenen Belangen, sondern man muss im Rahmen einer Planfeststellung auch eine sogenannte Gesamtabwägung treffen, wo man quasi zwischen den bereits abgewogenen Belangen noch eine Gesamtabwägung durchführt. Das ist natürlich das, was inhaltlich für uns als Allerletztes ansteht.

Dann wird rein formal eine Entscheidung getroffen. Diese Entscheidung wird dann in der Regel in Form eines Planfeststellungsbeschlusses ergehen. Ein solcher Planfeststellungsbeschluss – das haben wir in dieser Woche auch an anderer Stelle schon mal besprochen – ist dann rechtsmittelfähig; das heißt, er kann durch Klage vor dem Bundesverwaltungsgericht angegriffen werden. Das hatte ich auch schon gesagt. Aber so weit sind wir noch nicht.

Klar ist: Dieser Planfeststellungsbeschluss wird nicht im stillen Kämmerlein getroffen, sondern der wird – das ist übrigens gesetzlich vorgeschrieben – Ihnen nicht nur verkündet, sondern Ihnen auch zugesendet. Alle Verfahrensbeteiligten werden offiziell über den Erlass eines solchen Planfeststellungsbeschlusses informiert, und natürlich wird dieser Planfeststellungsbeschluss auch auf unserer Homepage veröffentlicht.

Das heißt, diese Übermittlung wird an alle Verfahrensbeteiligten erfolgen, und zusätzlich werden wir diesen Planfeststellungsbeschluss, wenn er denn erlassen wird, mit allen notwendigen Unterlagen und Anlagen auch auslegen lassen, und zwar wieder in den betroffenen Kommunen. Das wäre hier natürlich in der Stadt Duisburg. Es wird auch wieder eine entsprechende Bekanntmachung erfolgen; also analog dem, was Sie auch zur Einleitung

des Anhörungsverfahrens schon mitbekommen haben, würde dasselbe auch beim eigentlichen Verfahrensabschluss noch mal erfolgen.

So weit, so gut zu dem weiteren Prozedere. Haben Sie dazu Fragen? – Wenn Sie dazu Fragen haben, Herr Dahmen, kommen Sie bitte kurz nach vorne.

Herr Dahmen (Bürgerverein Meiderich):

Herr Hagenberg, mich würde mich jetzt nur interessieren: Falls die Machbarkeitsstudie, die jetzt eventuell noch in Auftrag gegeben wird, wirklich noch in Auftrag gegeben wird: Bis wann muss die denn fertig sein, damit die dann noch bei Ihrer Entscheidung Berücksichtigung finden kann?

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Jetzt kommen wir in das Fahrwasser, das ich gerne vermieden hätte. – Nein, Scherz beiseite, natürlich hätte ich auch noch etwas zum Zeitplan gesagt. Ich kann Ihnen das nur so beantworten: Wenn eine Machbarkeitsstudie beauftragt wird, wird die irgendwann dann auch ein Ergebnis haben. Wir wären gezwungen, das Ergebnis dieser Machbarkeitsstudie abzuwarten und in unsere Entscheidungsfindung einzubeziehen. Das haben wir auch schon mehrfach gesagt bei diesem Erörterungstermin.

Ich kann Ihnen aus heutiger Sicht aber keine konkrete zeitliche Angabe dazu machen. Wenn Sie sich das mal überlegen: Diese Machbarkeitsstudie muss erst noch fixiert werden vom Auftrag her. Die muss noch ausgeschrieben werden. Dann muss es einen Auftragnehmer geben, und dann muss dieser Auftragnehmer dieses Gutachten erstellen. Das dauert eine gewisse Zeit. Das muss ich jetzt natürlich auch an die Vorhabenträgerin gewendet sagen; aber Herr Hinterlandt hatte das ja bei seiner Vorstellung auch schon relativiert. Das Datum, das Sie genannt haben, wann voraussichtlich der Planfeststellungsbeschluss fällt, ist jetzt vielleicht Ihr Wunsch oder Ihre Prognose. Die kann ich so natürlich nicht bestätigen, weil zum Beispiel auch dieses Thema der Machbarkeitsstudie noch dazwischensteht.

Überlegen wir jetzt mal: Es dauert eine gewisse Weile, bis diese Machbarkeitsstudie kommt; deren Ergebnisse müssen wir aber in unsere Entscheidung einbeziehen. Herr Dahmen, dann können Sie sich vielleicht Pi mal Daumen ausrechnen, dass das noch ein bisschen dauern dürfte.

Herr Dahmen (Stadt Duisburg):

Von unserer Seite aus haben wir auf jeden Fall heute noch einmal den Bundesverkehrsminister angeschrieben und darum gebeten, diese Machbarkeitsstudie anzustoßen.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Okay.

Herr Dahmen (Stadt Duisburg):

Danke.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Danke, Herr Dahmen. – Bevor ich dann zum Schlusswort und zum offiziellen Ende dieses Erörterungstermins komme, möchte ich absprachegemäß natürlich auch dem Vorhabenträger noch einmal das Wort geben. Das mache ich hiermit auch direkt.

Fernstraßen-Bundesamt

Erörterungstermin

Planfeststellungsverfahren

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

am 19.04.2024
in der Mercatorhalle Duisburg
Landfermannstr. 6, 47051 Duisburg

Stenografisches Protokoll

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

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Okay, vielen Dank. – Dann gehe ich weiter in der Redeliste. – Dann möchte ich als Nächsten Herrn Holger Fitzner nach vorne bitten.

Herr Fitzner:

Guten Morgen, meine Damen und Herren! Mein Name ist Holger Fitzner, Meidericher Bürgerverein. Ich bin auch persönlich Betroffener, weil ich Unter den Ulmen wohne. Ich will das Ganze jetzt nicht unnötig in die Länge ziehen, weil ganz viele Sachen in den letzten Tagen schon angesprochen worden sind. Ganz besonders nehme ich Bezug auf Herrn Peter Dahmen, der gestern schon als Vertreter des Meidericher Bürgervereins gesprochen hat.

Einige Punkte sind gestern aber, finde ich zumindest, noch unbeantwortet geblieben. Zum Beispiel war gestern die Frage, wie das mit den Schallimmissionen ist, die an den Fahrbahnübergängen entstehen, ob die in die Berechnung eingezogen wurden usw. Auch was die Schallimmissionen betrifft, die unterhalb der Lärmschutzwand, unterhalb der Brücke entstehen, habe ich zumindest nicht mitbekommen, dass bzw. was Sie darauf geantwortet haben.

Hier ist auch immer wieder die Rede davon, dass das K.-o.-Kriterium die Erreichbarkeit des Hafens sei; auch das ist mehrfach genannt worden. Es geht aber nicht darum, dass der Hafen gar nicht zu erreichen ist, sondern dass er schlechter zu erreichen ist. Das ist mir noch mal wichtig, da Sie sagen, die Nichterreichbarkeit sei ein K.-o.-Kriterium. Dies liegt aber nicht vor. Das war aber wiederholt Thema.

Was mich noch erstaunt, ist die Tatsache, dass das überhaupt als K.-o.-Kriterium benannt wird. Im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung war immer davon die Rede, dass das ein Kriterium sei; dass das aber ein K.-o.-Kriterium ist, davon war nie die Rede. Da würde ich gerne wissen, wann das denn zu einem K.-o.-Kriterium geworden ist, was dazu geführt hat, dass alles andere danach nicht mehr betrachtet worden ist.

Dann hatten Sie zu meiner persönlichen Einwendung zu der Verschattung geschrieben, dass geprüft würde, ob Glaselemente im oberen Teil der Lärmschutzwand eingebaut werden könnten. Da weiß ich nicht, was die Zusage der Prüfung tatsächlich bedeutet. Also, hat das jetzt Auswirkungen auf die Verschattung oder nicht?

Und dann noch ein Punkt: Wenn ich das Lärmschutzgutachten richtig verstanden habe, müssten die schallabsorbierenden Elemente bis oben verbaut werden, um einen hinreichenden Schallschutz zu erwirken. Wenn Sie mir dann aber zusagen, dass Sie prüfen, das nicht zu tun, sondern stattdessen lärmreflektierende Elemente einzusetzen, was ist dann die Zusage der Prüfung wert?

Was in dem ganzen Verfahren, wie ich finde, immer noch unzureichend berücksichtigt ist, ist unsere Nahversorgung, und das ist vor allem die Versorgung mit dem Einzelhandel. Indem Sie zumindest während der Bauphase, möglicherweise auch nach Fertigstellung dieser Hochtrasse, dem Einzelhandel die Möglichkeit nehmen, da Parkflächen zur Verfügung zu stellen, weiß ich nicht, wie wir im Stadtteil weiter mit Einzelhandel versorgt werden sollen und wie die Nachversorgung sichergestellt werden soll. Da wäre ich Ihnen sehr dankbar, wenn Sie etwas dazu sagen könnten.

Dann schreiben Sie in Ihrer Erwiderung auf meine Einwendung M987-1, dass die Grundstückswertminderung durch die Veränderung der Wohnsituation keine nachteilige Wirkung im Rahmen des Fachplanungsrechts sei. Aber wo denn dann? Wenn Sie mit Ihrer Planung Einfluss auf den Wert meines Grundstücks nehmen, wo soll das denn berücksichtigt werden, wenn nicht in dieser Planung?

Das Nächste: Sie haben eine eigene Visualisierung zur Verfügung gestellt. Ich habe da mal draufgeschaut. Ich bin sehr überrascht, wie sich da die Situation der Pfeiler in dem Stadtteil darstellt. Es ist jetzt schon so, dass mit der Hochtrasse und den Pfeilern, die es gibt – die Trasse kann ja nicht freischweben – die Situation unterhalb der Brücke schwer nutzbar ist und auch wirklich nicht schön, um das mal ganz vorsichtig zu beschreiben. Wenn jetzt aber die Anzahl der Pfeiler vervielfacht wird, ist da ja nicht nur weniger Platz. Es ist schön, dass es diese Tiny Forests gibt – ich hatte ehrlich gedacht, das wäre nicht Brückenpfeiler, sondern Bäume. Also, das ist wirklich erschreckend, was Sie da vorgestellt haben. Gibt es eine Möglichkeit, die Anzahl der Pfeiler zu minimieren und die Nutzbarkeit unterhalb der Brücke zu verbessern?

Dann noch eine Sache, auch wenn das nicht Meiderich betrifft und ich für den Meidericher Bürgerverein spreche: In Hamborn ist die Abdeckung immer als Lärmschutzdeckel begutachtet worden. Was ist denn mit den anderen Aspekten, die dieser Deckel mit sich bringen würde? Inwieweit sind die anderen Vorteile, die eine Abdeckung ganz offensichtlich hätte, mit in die Betrachtung eingeflossen, nicht nur die Wirkung des Lärmschutzes?

Das ist das, was für mich noch offen war. Danke schön.

(Beifall)

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Vielen Dank, Herr Fitzner. – Ich habe mir eine Menge Punkte notiert, die ich gleich auch an die Vertreter der Vorhabenträgerin weiterreichen werde. Ich kann noch mal kurz zusammenfassen: Sie möchten gerne wissen, ob dieses „Klack-Klack“-Geräusch, das man hört, wenn man über die Brücken fährt, mit in die Lärmberechnung einfließt. Vielleicht gehen

wir mal Stück für Stück durch Ihre Punkte. Darum die Frage an die Vorhabenträgerin: Ist das mit eingeflossen?

Herr Hinterlandt (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Das ist in der Lärmberechnung nicht mehr drin, weil es durch den Neubau der Brücken dieses Klack-Klack nicht mehr geben soll, da wir neue Brücken nach dem neuen Stand der Technik bauen. Da werden lärmgeminderte Ükos, also Übergangskonstruktionen, verbaut. Das sind diese Übergangskonstruktionen, die Sie da immer hören. Die Brücke selber ist nach dem neuen Stand der Technik nach unten als lärmtechnisch dicht einzuschätzen, sodass die Geräusche unter der Brücke – gerade diese weitschallenden Geräusche, die zum Beispiel auch von der Berliner Brücke selber kommen, die sehr viele Übergangskonstruktionen hat – deutlich gemindert werden.

Ich werde noch ein, zwei weitere technische Dinge ausführen. Da ging es noch um die Lärmschutzwände und auch um die Verschattung; das hatte ich mir aufgeschrieben. Es ist es so, dass die Lärmschutzwände, so wie wir sie hier haben, die, so heißt das jetzt, stark reflexgemindert sind, lärmtechnisch so ausgeführt worden sind in der Planfeststellung – und eben nicht aus Glas –, weil sie eben eine höhere lärmtechnische Wirkung haben.

Das, was Sie gesagt haben, ist auch richtig – das werden wir natürlich prüfen; deswegen ist die Prüfung auch nicht mal eben so dargestellt –: Wenn wir im oberen Bereich Glaswände reinsetzen, dann sind die reflektierend; das heißt, das hat auch lärmtechnische Auswirkungen. Unser Ziel ist natürlich, lärmtechnisch möglichst das Beste für Sie alle herauszuholen. Deswegen sind im Moment keine Glaswände angesetzt worden. Letztendlich muss hier aber – so sehen wir das nach den Einwendungen auch, die sich sehr viel darauf bezogen haben – nochmal geschaut werden, inwieweit man diese beiden – ich sage mal – Konflikte übereinander bringt. Das heißt, wir müssen irgendwann eine Grenze finden: Wo ist die Verschattung zu groß? Wo ist der Lärm zu groß? Das ist das, was wir letztendlich machen. Das heißt nichts anderes, als dass wir natürlich auch eine neue, angepasste Lärmberechnung vornehmen. Das ist also nicht ein reines Ersetzen, sondern ist das ist auch eine Veränderung der Lärmwerte.

Herr Fitzner:

Das würde dann aber dazu führen, dass das Argument, das Sie immer wieder hervorgebracht haben, dass die Lärmbelastung im Vergleich zu dem jetzigen Ausbauzustand mit dem Verkehr in 2030, also mit dieser neuen Variante, besser wäre, dass diese Behauptung möglicherweise nicht aufrechtzuerhalten ist.

Herr Hinterlandt (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Das besteht nicht zu befürchten; aber die Verbesserung als solche wird dann etwas geringer ausfallen. Das wird das Ergebnis sein.

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Genau. Aber festhalten können wir schon, dass zumindest dieses nervige Klack-Klack hoffentlich wegfallen würde und dass das schon mal eine erhebliche Verbesserung bedeuten würde. Es muss dann tatsächlich einzelfallbezogen geprüft werden, wann man die absorbierenden Elemente und die transparenten Bausteine der Lärmschutzwand jeweils umsetzen muss.

Herr Fitzner:

Habe ich das jetzt richtig verstanden, dass dieses Klack-Klack wegfällt? Oder wird das weniger?

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Ich habe das so verstanden, dass es tatsächlich wegfällt.

Herr Fitzner:

Gerne.

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Das wäre super. – Wollen Sie jetzt noch was zum Lärmschutz sagen?

Herr Hinterlandt (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Dann hatten wir die Pfeiler noch als technische Frage. Das ist tatsächlich nicht möglich. Durch die Verbreiterung der Brücke werden natürlich leider auch mehr Pfeiler erforderlich, die diese Brücke dann tragen.

Herr Fitzner:

Das ist deutlich mehr als eine Verdopplung der jetzigen Pfeiler.

Herr Korte (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Ich möchte dazu ergänzend noch sagen: An den Stellen, wo wir bisher einen Überbau haben, entstehen zukünftig natürlich zwei, und damit haben wir schon eine Verdoppelung an

einzelnen Stellen von diesen Pfeilern. Letztendlich ist Stand der Technik jetzt zwei Überbauten und nicht mehr einer.

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Vielen Dank für die Ergänzung, Herr Korte. Das ist im Moment ja eine Brücke, und es werden dann zwei Brücken. Insofern habe ich das so verstanden, dass sich dann natürlich auch die Anzahl der Pfeiler entsprechend erhöht. Vorgestern hatte die Stadt Duisburg zugesichert, dass sie auf jeden Fall in Gespräche mit der Autobahn gehen wird, was die Nutzung unter den Brücken angeht, wenn es denn zur Hochstraßenvariante kommen sollte. Das ist vielleicht nur ein geringer Trost, aber man kann das möglicherweise entsprechend gestalten.

Ansonsten hatte ich mir noch die Sache mit dem K.-o.-Kriterium notiert; das hatten wir auch schon ungefähr 300-mal. Ich möchte jetzt noch einmal der Vorhabenträgerin die Gelegenheit zur Stellungnahme geben. Sie hatten ja gefragt, wann es zum K.-o.-Kriterium geworden ist. Vielleicht können Sie noch einmal kurz darlegen, wie es dazu gekommen ist, obwohl wir das schon hatten. Aber wenn Ihnen das wichtig ist, machen wir das kurz noch mal.

Herr Hinterlandt (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Es ging Ihnen darum, warum das zu einem K.-o.-Kriterium wurde. Tatsächlich war das schon immer ein K.-o.-Kriterium. Wir hatten zu Beginn der Veranstaltung schon versucht, das darzustellen. Wir wussten natürlich vor vier, fünf Jahren noch nicht, dass dieses K.-o.-Kriterium hier zum Tragen kommt, weil wir seinerzeit zunächst diese Untersuchung zu dieser Erreichbarkeit machen mussten. Zu dem Zeitpunkt konnten wir das ja nicht einfach behaupten. Wir mussten ja erst mal schauen, was das für eine Auswirkung hat, wenn man einen Tunnel baut. Erst durch diese Erkenntnisse haben wir dann Sicherheit darüber erlangt, dass durch diesen Tunnelbau diese Kriterien zum Tragen kommen. Und dann sind sie jetzt zum Tragen gekommen.

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Ich habe das jetzt so verstanden, dass das Kriterium nicht auf einmal vom Himmel gefallen ist, damit der Tunnel ausgeschlossen werden kann, sondern das gab es auch schon vorher. Dann müssen sich sozusagen beide Varianten an diesem Kriterium messen. Das ist jetzt also nicht in der Welt, damit Sie keinen Tunnel kriegen, sage ich jetzt mal ganz böse, sondern dieses Kriterium ist sowieso da, und alle Varianten werden daran geprüft.

Herr Fitzner:

Ja, das verstehe ich alles. Es geht um das, was Herr Peter Dahmen gestern auch schon vorgetragen hat: Es gab diese frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, 2020 im Landschaftspark, wo

die unterschiedlichen Varianten dargestellt wurden und auch die Abwägung der unterschiedlichen Varianten. Und da war ein Bewertungskriterium die Erreichbarkeit des Hafens, und auch die Baudauer und die Kosten waren da noch ein Thema. Da wurden die unterschiedlichen Sachen gegeneinander abgewogen, und es wurde betont, dass die Erreichbarkeit des Hafens ein wichtiges Kriterium sei – ein wichtiges Kriterium! Da war nie die Rede davon, dass es ein K.-o.-Kriterium sei und dass deshalb alle anderen Planungen nicht mehr berücksichtigt würden. Das wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht kommuniziert. Es erstaunt mich, dass es jetzt immer heißt: Das war von Anfang an so. – Wenn dem so war, warum haben Sie uns das nie gesagt?

(Beifall)

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Ich weiß nicht, ob Sie noch mal darauf eingehen wollen. Sie hatten es jetzt eigentlich erklärt, aber ich möchte Ihnen trotzdem die Gelegenheit dazu geben, wenn Sie noch etwas sagen wollen. – Nein. Eigentlich war das auch schon erklärt.

Ansonsten hatte ich mir noch als Punkt notiert, dass es Ihnen darum geht, wie die Nahversorgung aufrecht zu erhalten ist, also der Einzelhandel. Wir wissen, dass der Rewe betroffen ist.

Herr Fitzner:

Und der Aldi.

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Der Aldi auch?

Herr Fitzner:

Aldi, Fressnapf, Rewe und der Getränkemarkt. Also, die Parkplätze, die Aldi jetzt hat, die sind da - -

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Das ist jetzt wieder eine spezielle Frage zu Aldi. Ich glaube, wir geben das gleich mal weiter. Ich meine, der Markt selber soll ja erhalten bleiben. Aber Sie können gerne was dazu sagen.

Herr Hinterlandt (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Also, die Märkte, die genannt wurden – zumindest der Aldi und der Rewe – bleiben erhalten, zumindest nach unseren Planungen. Inwieweit es darüber hinaus Entwicklungen gibt, ist den

weiteren Planungen der Eigentümer und der städtischen Bereiche vorbehalten. Mit den entsprechenden Einzelhandelsunternehmen müssen wir natürlich genauso Gespräche führen, sozusagen als Privatperson; das ist hoffentlich das richtige Wort. Diese Gespräche werden wir auch führen und die werden uns dann mitteilen, wie sie sich die Zukunft vorstellen.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Gut. Wir haben jetzt noch einen eher allgemeinen Punkt, der Sie aber auch konkret betrifft, und den würden wir jetzt gerne noch etwas grundsätzlicher darstellen, auch wenn wir das gestern schon mal gemacht haben. Das ist der Gesichtspunkt der Wertminderung, den Sie jetzt noch mal ausdrücklich auch für sich persönlich angesprochen haben. Das ist auch völlig in Ordnung. Da das ähnlich gelagerte Fälle sowohl für gestern als auch für heute betreffen könnte oder betrifft, wird Frau Tarner dazu noch mal was Grundsätzliches sagen.

Ich möchte nur noch einen Punkt aufgreifen, weil das auch bei Ihrem Vorredner schon kam: Manchmal werden in den Erwiderungen bestimmte Formulierungen verwendet, wie zum Beispiel „ist entschieden“ oder so. Dieses Wort habe ich mir jetzt bei Ihnen notiert, und es kommt auch in Ihrem Beitrag ein bisschen so rüber als dass alles schon vorentschieden sei. Da steht zwar das Wort, aber ich glaube, wir haben in diesen Tagen mehrfach kundgetan, dass das natürlich nicht richtig ist.

Die Vorhabenträgerin schreibt natürlich aus ihrer planerischen Sicht, und sie muss aus ihrer planerischen Sicht auch gewisse interne Entscheidungen treffen. Das ist auch völlig in Ordnung; aber bitte übersetzen Sie das jetzt nicht so, als wenn das zugleich aus planungsrechtlicher Sicht oder aus verfahrensrechtlicher Sicht entschieden sei. Ich glaube, wir sind uns da auch einig. Ich wollte es an der Stelle nur noch mal sagen.

Dann kommen wir jetzt noch mal zu dem Thema der Wertminderung, weil das sicherlich auch andere Bürgerinnen und Bürger betrifft. Dazu wird Frau Tarner noch etwas sagen, wenn Sie einverstanden sind.

Herr Fitzner:

Gerne.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Danke.

Frau Tarner (Fernstraßen-Bundesamt):

Wenn ich das richtig verstanden habe, Herr Fitzner, sind Sie Eigentümer des Grundstücks Unter den Ulmen 64, richtig?

Herr Fitzner:

Genau.

Frau Tarner (Fernstraßen-Bundesamt):

Das ist auch in Meiderich?

Herr Fitzner:

Genau.

Frau Tarner (Fernstraßen-Bundesamt):

Das ist dann auch ein Grundstück, das, ich sage mal, eher allgemein betroffen ist und nicht direkt in Anspruch genommen wird, und zwar dergestalt, dass dort die Autobahn gebaut wird oder irgendwelche Baustelleneinrichtungsflächen realisiert werden sollen. Das ist natürlich so ein Feld, da muss man genauer hinschauen. Also, wenn so ein Grundstück direkt betroffen ist, indem es in Anspruch genommen wird für den Bau, dann ist klar, dass da eine Betroffenheit vorliegt, die auch entschädigungspflichtig ist, weil das keine zumutbare Inanspruchnahme des Eigentums mehr ist.

Es ist ja so, dass das Eigentum bei uns in der Verfassung geschützt ist, dass es da aber auch eine gewisse Sozialbindung des Eigentums gibt. Das heißt, man ist als Staat gegenüber dem Bürger nur entschädigungspflichtig, wenn es sich um unzumutbare Beeinträchtigungen handelt; das ist ganz klar. Sobald ein Grundstück also direkt in Anspruch genommen wird für irgendwelche Baumaßnahmen, dann ist diese Zumutbarkeitsschwelle überschritten, und dann ist eine Entschädigungspflicht gegeben.

Wenn es sich aber eher um, ich sag mal, mittelbare Beeinträchtigungen handelt, die auch etwas schwerer zu fassen sind, dann muss man da schon ein bisschen genauer hinschauen. Das ist hier so ein Beispiel von Ihnen: eine befürchtete Wertminderung Ihres Grundstücks, was ich auch sehr gut nachvollziehen kann. Wenn so eine Autobahn verbreitert wird, dann ist das einfach ein Thema, das einen umtreibt. Ich gehe jetzt nicht davon aus, dass Sie jetzt Ihr Grundstück morgen oder übermorgen verkaufen wollen. Da geht es nicht um die Inwertsetzung des Grundstücks, aber man ist trotzdem daran interessiert, dass der Wert einer Immobilie nicht sinkt. Das ist völlig verständlich.

Wenn es sich eher um diese indirekten Beeinträchtigungen handelt, dann muss man das schon konkret machen. Da muss festgestellt werden, ob diese Zumutbarkeitsschwelle wirklich überschritten worden ist. Natürlich wird auch die Beeinträchtigung Ihres Grundstücks in unsere Abwägungsentscheidung eingestellt, das ist gar keine Frage. Das macht man natürlich auch

unterhalb der Entschädigungsschwelle. Ob diese jetzt überschritten ist, das müssten wir uns dann im Einzelnen anschauen. Da kann ich jetzt natürlich keine Zusage machen.

Aber das ist unser Prüfmaßstab, nur dass Sie verstehen, wie wir da vorgehen. Das heißt, selbst wenn Sie jetzt keine Entschädigung bekommen würden, hieße das nicht, dass Ihre Belange nicht eingestellt werden in unsere Entscheidung. – Ich weiß nicht, ob Ihnen das erst mal so genügt.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Das heißt, um das zu ergänzen, natürlich auch ganz deutlich, dass das in diesem Verfahren, um das es hier geht, Berücksichtigung findet. Sie hatten eben gesagt, aus der Erwiderung würden Sie jetzt herauslesen, dass das irgendwo anders berücksichtigt wird und gar keine Rolle spielt. Ich sage das jetzt mal so zugespitzt.

Das ist natürlich nicht so. Frau Tarner hat es schon gesagt. Wir müssen natürlich auch unterhalb dieser Zumutbarkeitsschwelle diese Thematik von Ihnen berücksichtigen. Aber man muss sich den Einzelfall anschauen: Was ist das für eine Beeinträchtigung? Wie intensiv ist die? Wie dauerhaft ist die? Das muss man sicherlich auch in vergleichbaren Fällen tun. Das ist ja nicht die einzige Einwendung, die diese Thematik berührt. Das wissen Sie auch aus Ihrer Tätigkeit im Bürgerverein, ganz klar.

Das müssen wir uns natürlich anschauen, und wir werden das natürlich auch berücksichtigen. Dazu sind wir auch verpflichtet, wie es Frau Tarner schon gesagt hat, unabhängig von der Entschädigungsthematik, die wir gestern auch schon hatten. Da haben wir auch schon darauf hingewiesen, dass das grundsätzlich in einem anderen Verfahren geschieht, es sei denn, man einigt sich auf privatwirtschaftlicher Basis einvernehmlich mit dem Vorhabenträger. Diese Thematik haben Sie jetzt nicht angesprochen. Aber selbst wenn wir unterhalb dieser Schwellen sind und in, ich sage mal, nicht so existenziell berührten Bereichen, müssen wir das auch berücksichtigen. Sie können also sicher sein: Das fliegt hier nicht aus dem Verfahren raus und wird irgendwo im Nirwana betrachtet, sondern das wird hier betrachtet.

Herr Fitzner:

Vielleicht noch zur Ergänzung: Gestern war ich nicht da; von daher weiß ich nicht, was gestern gelaufen ist. Viele andere waren in den vergangenen Tagen auch nicht da. Von daher wird es heute sicherlich wieder zu Doppelungen kommen. Nur als Bemerkung: Wie sich diese Beeinträchtigung vermeiden lässt, wissen wir alle. Es gibt andere Varianten, wo diese Beeinträchtigung nicht vorkommt.

(Beifall)

Herr Fitzner:

Lärmschutzdeckel Hamborn?

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Genau, das wollte ich gerade ansprechen. Sie nehmen mir das Wort aus dem Munde. Dann geben wir das direkt so weiter.

Herr Hinterlandt (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Ich muss zugeben, ich weiß die genaue Frage dazu nicht mehr; aber es ging, glaube ich, um die Berücksichtigung.

Frau Dr. Perner (Fernstraßen-Bundesamt):

Genau. Es ging darum, dass der Hamborner Deckel nur unter dem Lärmschutzaspekt beleuchtet wurde. Da wurde gefragt, warum, und ob das tatsächlich so war.

Herr Hinterlandt (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Wir hatten dieses Thema schon in den letzten Tagen. Aber Sie haben zu Recht gesagt, das ist jetzt Ihre Frage. Das Ganze immer unter dem Oberbegriff der Variantenauswahl gelaufen. Bei Hamborn haben wir eine etwas andere Situation. Dort befindet sich die Autobahn ja schon in Tieflage, sodass die angesprochene, ich sage mal, Variante aber keine Streckenvariante im eigentlichen Sinne des Ausbaus der A 59 ist. Hier handelt es sich tatsächlich um eine Lärmschutzvariante, weil sich die Autobahn selber dadurch nicht verändert.

Im Zuge des Lärmschutzes, sowohl der Voruntersuchung als auch unter Betrachtung des eigentlichen Lärmschutzes, ist ein Deckel untersucht worden mit seinen lärmtechnischen Auswirkungen. Dabei ist rausgekommen, dass konventioneller Lärmschutz, wie wir ihn jetzt vorgesehen haben, den gleichen Schutzzweck erfüllt nach Gesetz. Deswegen ist diese Variante gewählt worden, weil sie im wirtschaftlichen Verhältnis besser dasteht.

Herr Fitzner:

Aber jetzt beantworten Sie wieder meine Frage nicht: Warum nur unter Lärmschutzaspekten? Warum haben Sie nicht auch die Variante „Troglage mit Abdeckelung“, wie das in Meiderich heißt, in Hamborn ebenfalls untersucht, mit allen positiven Konsequenzen, die das hätte?

(Beifall)

Herr Hinterland (Die Autobahn GmbH des Bundes):

Das hatte ich ja gerade gesagt: Rein technisch, ansonsten verkehrstechnisch, bautechnisch ist das die gleiche Variante. Das hat keine anderen Auswirkungen.

Herr Fitzner:

Ja, aber was ist denn dann mit den Effekten, die ein Deckel in Meiderich hätte, den der Deckel in Hamborn ganz genauso hätte? Wir haben über die Schulhöfe gesprochen. Wir haben über die Erreichbarkeit Ihrer Lärmschutzwand gesprochen und damit die Einschränkung für die Schülerinnen und Schüler in Hamborn. Also, wenn es da einen Deckel gäbe, eine Grünverbindung, eine Radverbindung – was auch immer hier die letzten Tage diskutiert wurde –, diese ganzen Vorteile berücksichtigen Sie doch überhaupt nicht, wenn Sie nur sagen: Lärmschutztechnisch macht das keinen Unterschied.

Dann berücksichtigen Sie doch nicht einen „Trog mit Lärmschutzdeckel“, sondern die Variante „Trog mit Abdeckung“, wie das in Meiderich heißt. Mir ist völlig schnurz, wie das Ding heißt; mir ist wichtig, dass wir hier für Duisburg eine vernünftige Situation hinkriegen, dass das Leben hier gut möglich ist.

(Beifall)

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

Diese Gesichtspunkte, die Sie angesprochen haben, müssen natürlich im Rahmen der Abwägung Berücksichtigung finden.

(Zuruf: Ja, müssen!)

Die Autobahn hat sich dafür entschieden, die Lärmschutzgesichtspunkte in den Vordergrund zu stellen und deshalb aus diesen Gesichtspunkten heraus keine Deckelung vorzunehmen in Hamborn. Ich denke, dass noch einiges an Gehirnschmalz darüber verwendet werden muss, ob denn diese Entscheidung zutreffend ist. Ich gehe mal davon aus, dass aus Sicht der Vorhabenträgerin zu diesem Punkt gegebenenfalls noch weitere Ausführungen erfolgen werden – wir sind ja noch nicht am Ende des Verfahrens – und dass dann zur Rechtfertigung dieses Abwägungsergebnis dann noch entsprechende Informationen für die Öffentlichkeit kommen werden.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Ich bin Ihnen sehr dankbar, dass Sie das so gesagt haben. Das ist in der Tat auch ein inhaltliches Ergebnis dieses Erörterungstermins. Wir haben schon mehrfach über dieses

Thema gesprochen. Die Thematik, die Sie jetzt ansprechen, nicht nur mehrfach hier angesprochen, sondern auch von uns kommentiert worden.

Wir sind jetzt wieder bei dem Begriff der Abwägung. Die Abwägungsentscheidung treffen wir, nicht aber die Vorhabenträgerin. Selbstverständlich nehmen wir aus diesem Erörterungstermin vieles mit; aber nehmen wir aus diesem Erörterungstermin natürlich auch die vielen Einwendungen und die vielen Meinungsäußerungen dahin gehend mit, dass dieser Deckel nicht ausreichend bewertet worden sei – ich sage es jetzt mal mit meinen Worten –, weil es heißt: Das ist eine reine Lärmschutzbetrachtung, die für sich genommen aus planerischer Sicht vorgenommen worden ist, die, zumindest aus meiner Sicht, auch nach den gesetzlichen Vorschriften vorgenommen worden ist.

Da ist man letztlich – Sie haben sich die Unterlagen sicherlich angeschaut – auch zu einer Art Verhältnismäßigkeitsbetrachtung gekommen. Ich will das jetzt nicht im Detail ausführen; das können die Experten besser als ich. Aber an dieser Stelle stellt sich natürlich die Frage: Kann es denn sein, dass man bei dieser Lärmschutzbetrachtung zur Bewertung dieser Alternative – so nenne ich sie trotzdem – stehenbleibt? Das ist ja eigentlich Ihr Punkt. Muss man denn nicht eigentlich sagen: „Wenn ich diesen Deckel habe, dann habe ich ganz andere städtebauliche Möglichkeiten; ich habe ganz andere Versorgungsmöglichkeiten für die Bevölkerung. Ich habe ganz andere Gestaltungsmöglichkeiten. Ich kann etwas für die Umwelt und fürs Klima tun, etc., pp. usw.“? Das haben wir alles diskutiert.

Es ist genauso, wie Sie gerade gesagt haben. Vielen Dank noch mal für Ihren Hinweis dazu. Natürlich ist das jetzt eine Sache, die wir mitnehmen, und wo wir dann sagen: Das müssen wir uns an der Stelle wirklich noch mal überlegen. Vielleicht ist es tatsächlich so, dass seitens der Vorhabenträgerin dazu auch noch ergänzende Untersuchungen durchgeführt werden müssen. Das wissen wir heute nicht. Das ist ja genau der Sinn eines Erörterungstermins, um das jetzt noch mal klarzumachen, dass solche Dinge noch mal rübergebracht werden, dass die wechselseitigen Positionen ausgetauscht werden.

Wir nehmen das mit und stellen uns die Frage: Kann das jetzt so bleiben? Muss da vielleicht noch was geprüft werden? Muss da noch was untersucht werden, oder war das bisher ausreichend? Verstehen Sie – das ist ja genau das, was wir erreichen wollen. Deswegen bin ich Ihnen ja dankbar, dass wir das so machen. Aber wir werden das heute nicht lösen können. Aber bitte nehmen Sie das mit. Das ist uns völlig klar, und das ist auch von ganz, ganz vielen Einwendern vorgetragen worden.

Das war uns im Übrigen, wenn ich das so lapidar sagen darf, auch schon vor dem Termin klar. Wir haben uns auch schon vor dem Termin Gedanken gemacht, und das ganze Team, Frau Dr. Perner an der Spitze, hat sich ja auch Gedanken gemacht: Was sind denn die wichtigen

Punkte für uns? Ich glaube, Sie haben in den vergangenen Tagen auch an unseren Fragen gemerkt, dass wir uns im Vorfeld schon ein paar Gedanken gemacht haben und zu bestimmten Dingen, zum Beispiel zur Entwurfsklasse, auch Fragen gestellt haben. Wir haben auch zu diversen anderen Themen Fragen gestellt: Faunabrücke etc.; das haben Sie ja alles mitgekriegt. Nehmen Sie das insofern bitte mit.

Es ist auch so, wie es vonseiten der Vorhabenträgerin dargestellt worden ist: Wir haben jetzt das Paket zu tragen, diese Abwägungsentscheidung zu treffen, und ich gehe fest davon aus, dass wir das nicht übernächsten Montag machen werden, sondern dass da tatsächlich noch einiges an Gehirnschmalz aufgewendet werden muss. Insofern vielen Dank.

Herr Fitzner:

Danke Ihnen. – Eine Sache aber noch: Ich bin kein Jurist, von daher sind viele Formulierungen, die Sie hier nutzen, vielleicht für Leute, die sich da auskennen, nachvollziehbar. Für mich als einfacher Bürger ist es das aber nicht. Wenn Sie wiederholt betont haben, dass Sie immer nur das entscheiden oder abwägen können, was beantragt wurde, dann ist für mich nicht nachvollziehbar, ob da eine andere Abdeckung überhaupt in Ihre Betrachtung mit einfließt. Aber das haben Sie ja jetzt erklärt. Vielen Dank.

Verhandlungsleiter Herr Hagenberg (Fernstraßen-Bundesamt):

Ich habe, glaube ich, vorgestern einen Satz gesagt, nämlich dass bei so einem komplexen Planfeststellungsprojekt, wie wir das hier haben, ein Antrag normalerweise nicht so rausgeht, wie er reingegangen ist. Nehmen Sie das jetzt bitte nicht als Zusage. Das ist eine Betrachtung, die ich aus einer gewissen Erfahrung heraus bestätigen kann. Das ist normalerweise nicht so. In der Regel gibt es immer irgendwelche Änderungen. Jetzt gehen Sie aber bitte nicht zurück und sagen: Herr Hagenberg hat versprochen, dass es Änderungen gibt. – Ich sage nur: Es ist erfahrungsgemäß sehr unwahrscheinlich, dass man genau mit demselben Antrag rauskommt, wie man in die Sache reingeht.

Übrigens – das hat die Vorhabenträgerin bei vielen Beispielen selber schon gesagt – wird es viele Abstimmungen zu bestimmten Fragen geben. Wir hatten auch schon diese Thematiken, die ganz klargemacht haben, dass es zu bestimmten Fragen noch Abstimmungsbedarf gibt, der unter Umständen zu einer Änderung der Planunterlagen führen wird. Das hat die Vorhabenträgerin aus meiner Sicht auch ganz offen eingeräumt. Da zeigt sich das, was ich gerade gesagt habe, auch noch mal deutlich. – Vielen Dank.

(Beifall)

Herr Fitzner:

Ich danke auch.