

BREMISCHE BÜRGERSCHAFT
Landtag
19. Wahlperiode

Drucksache 19/1545
(zu Drs. 19/1460)
20.02.18

Antwort des Senats auf die Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE

Zukünftige Trassenführung der B6n

**Mitteilung des Senats
an die Bremische Bürgerschaft (Landtag)
vom 20. Februar 2018**

**"Zukünftige Trassenführung der B 6n"
(Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE vom 09.01.2018)**

Die Fraktion DIE LINKE hat folgende Große Anfrage an den Senat gerichtet:

„Die Bremische Bürgerschaft beschloss am 18. Juni 2009 einstimmig, dass die Bundesstraße 6 neu vom Hornbachgelände aus unter dem Flughafen Bremen hindurch abseits von Wohn- und Kleingartengebieten zur A1 nach Brinkum geführt werden soll. Grundlage dieses Beschlusses waren eine im Auftrag des Verkehrsressorts erstellte detaillierte Variantenuntersuchung der Firma A+S-Consult und eine darauf aufbauende Empfehlung eines Runden Tisches, der sich 2008/2009 ausführlich mit der Verbindung nach Brinkum befasste.

Untersucht wurde dabei auch eine Variante IV als Umfahrung des Flughafengeländes mit einer Anschlussstelle vor dem Wohngebiet Huckelriede. Sie wurde hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Verkehr, die Umwelt und die Stadtentwicklung ausgesprochen negativ bewertet. So kam die Variantenuntersuchung u.a. zum Ergebnis, dass in der Wolfskuhle mindestens fünf Wohnhäuser und 30 Kleingärten abgerissen werden müssten.

Die Bremische Bürgerschaft hat ihre Position zur Trassenführung der B6n wiederholt bekräftigt. Trotzdem beschloss der Senat am 7. Mai 2013 auf Wunsch des Bundesverkehrsministeriums, für den Bundesverkehrswegeplan 2015 – 2030 nicht nur die Bremische Vorzugsvariante (Flughafentunnel) einzureichen, sondern auch eine vom Bund aus Kostengründen bevorzugte Flughafenumfahrungsvariante. Die Bremische Bürgerschaft und die Fachdeputation forderten den Senat und insbesondere den Verkehrssenator zuletzt im August 2016 auf, sich mit Nachdruck weiter für die Bremische Vorzugsvariante, also die Untertunnelung, einzusetzen (Beschlussprotokoll B 19/409).

Im 2016 verabschiedeten Bundesverkehrswegeplan und im neuen Fernstraßenausbaugesetz wurde die B 6n in den „vordringlichen Bedarf“ hochgestuft – und zwar in der von Bremen politisch ausdrücklich nicht gewollten Umfahrungsvariante. Diese ist ausweislich des Lageplans und der textlichen Beschreibung im Projektdossier zur B 6n (Anlage zum Bundesverkehrswegeplan) identisch mit der 2008/2009 am Runden Tisch untersuchten Variante IV: „Umfahrung des Flughafengeländes unter Inanspruchnahme von Wohn- und Kleingartengrundstücken in der Wolfskuhle“ (Abschlussbericht des Runden Tisches). Überraschender Weise wird im Projektdossier des Bundesverkehrswegeplanes behauptet, die Trasse verlaufe entlang des Flughafens nur über Grünland und Ackerflächen und niemand werde dadurch neu oder zusätzlich belastet. Von der Inanspruchnahme von Wohn- und Kleingartengrundstücken ist ebenfalls nicht mehr die Rede, obwohl zwischen Wohngrundstücken in der Wolfskuhle und dem Flughafen nur ein drei Meter breiter Graben verläuft.

Diese Fehlinformationen basieren ganz offensichtlich auf der von Bremen selbst beim Bund eingereichten Anmeldung der B 6n-„Variante Flughafenumfahrung“.

In der Projektanmeldung tauchen zwar die Wilhelm-Kaisen-Oberschule in Huckelriede, das Krankenhaus Links der Weser und die Volkshochschule Bremen-Süd in der Theodor-Billroth-Straße auf, nicht jedoch die Wolfskuhlensiedlung und die in ihr lebenden Menschen. Wohn- und Kleingartengebiete gebe es angeblich nur südlich des Flughafens, aber nicht in seiner direkten Nachbarschaft. Als Nachteile der Umfahrv Variante im Vergleich zum Flughafentunnel werden lediglich benannt: eine etwas größere Flächeninanspruchnahme und eine größere Beeinträchtigung der Fauna-Lebensräume, eine hohe Lärmbelastung der Anwohner während der Bauphase, eine Verschlechterung der Situation im Bereich der Kleingärten und eine Überschreitung der Lärmgrenzwerte nördlich und südlich des Krimpelwegs. Mit bis zu 5 Meter hohen Lärmschutzwänden könnten die gesetzlichen Grenzwerte jedoch eingehalten werden.

Auch vom Verkehrsressort wird immer wieder behauptet, bei der B 6n-Flughafenumfahrung müssten keine Häuser in der Wolfskuhle abgerissen werden. Der Abteilungsleiter Verkehr wird im Weser Kurier vom 25.9.2017 zitiert: „Eine Führung der B 6n entlang der Wolfskuhle auf dem Gelände des Flughafens ohne Inanspruchnahme von Grundstücken ist vorgesehen.“ Ein derartiger Verlauf entspräche einer ebenfalls am Runden Tisch geprüften Variante III „Umfahrung der Start-/Landebahn und Querung der Flughafen-Befeuerungsanlagen entlang der östlichen Flughafengrenze am Rand von Wohn- und Kleingartengebieten.“ Sie verläuft durch die Sicherheitszone und über das Betriebsgelände des Bremer Flughafens. Aus Gründen der Flugsicherheit ist deshalb auf dem Flughafengelände in voller Länge ein Tunnel/gedeckelter Trog vorgesehen.

Die Mehrkosten dieser Variante im Vergleich zur Flughafenumfahrung wurden 2009 am Runden Tisch auf ca. 70 Millionen Euro geschätzt.

Am Runden Tisch 2011 zum Bauabschnitt 2.2 der A 281 wurde auch eine von den Beiräten Neustadt und Obervieland und den Bürgerinitiativen unterstützte Variante 8 geprüft. Sie sieht vor, den Bauabschnitt 2.2 nur bis zum Hornbachgelände zu bauen, ihn dort ampel- und kreuzungsfrei mit der Neuenlander Straße (B6) zu verbinden und die B 6n im Verlauf der Bremer Vorzugsvariante unter dem Flughafen hindurch zur A1 nach Brinkum zu führen. Diese Trasse verläuft auf der gesamten Strecke abseits von Wohn- und Siedlungsräumen, kann weitgehend ohne Eingriffe in das bestehende Straßennetz gebaut werden und schnitt bei der Bewertung der städtebaulichen, verkehrlichen und Umwelt-Auswirkungen besser ab als alle Varianten eines Bauabschnitts 2.2 zum Zubringer Arsten.

Die Gemeinde Stuhr beabsichtigt, das Gewerbegebiet Brinkum-Nord (Ochtum Park) zu erweitern und flächenmäßig fast zu verdoppeln. Wegen der schon jetzt angespannten Verkehrssituation ist das nur möglich, wenn vorher mit der B6n eine zusätzliche Verkehrsanbindung erfolgt. Die B6n ist deshalb bei der Änderung des Flächennutzungsplans der Gemeinde bereits nachrichtlich übernommen und mit allen Knoten- und Kreuzungspunkten dargestellt worden.

Wir fragen den Senat:

1. Welche Varianten des Runden Tisches wurden beim Bundesverkehrsministerium für die Trassenführung der B6n eingereicht?
2. Wer trägt die fachliche und politische Verantwortung für die Einreichung der zum Teil faktisch-falschen Anmeldung der B 6n- „Variante Flughafenumfahrung“, in der behauptet wird, dass keine Wohngebiete betroffen wären und die klar gegen mehrere Bürgerschaftsbeschlüsse verstößt?
3. Wer war an der Erarbeitung der Projektanmeldung beteiligt, nur die DEGES oder auch das Verkehrsressort selbst?
4. Haben der Verkehrssenator bzw. ein Staatsrat/eine Staatsrätin der Einreichung dieser Projektanmeldung letztlich zugestimmt?
5. Welche Unterlagen wurden zur Erarbeitung der Projektanmeldung herangezogen?
6. Haben sich die an der Erarbeitung der Projektanmeldung Beteiligten einen eigenen Eindruck von den Gegebenheiten vor Ort verschafft?
7. Waren denjenigen, die die Projektanmeldung erarbeitet haben, die Variantenuntersuchung von A+S Consult und der Abschlussbericht des Runden Tisches bekannt und falls ja, weshalb wurden sie nicht berücksichtigt?
8. Weshalb werden die Variantenuntersuchung und der Abschlussbericht des Runden Tisches nicht einmal im Quellenverzeichnis der Bremer Projektanmeldung erwähnt?
9. Hat das Bundesverkehrsministerium von Bremen ausdrücklich die Einreichung der Variante IV (Flughafenumfahrung) gefordert, oder hätte auch die Variante III (Umfahrung der Start- und Landebahn auf dem Flughafengelände) für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet werden können? Falls ja, weshalb wurde Variante III nicht angemeldet?
10. In welchem Umfang und von wem mit wem wurden Gespräche mit der Flughafen Bremen GmbH über die beiden B 6n-Umfahrungsvarianten und die Möglichkeiten ihrer Realisierung geführt?
11. Hat die Flughafen Bremen GmbH darüber hinaus bereits schriftliche Stellungnahmen und Einwendungen abgegeben? Wir bitten, dabei auch Stellungnahmen zum Flächennutzungsplan und zur Planung des Bauabschnitts 2.2 der A 281 zu berücksichtigen.
12. Wie bewertet die Flughafen Bremen GmbH die Varianten III und IV der B 6n hinsichtlich der Flugsicherheit und der Auswirkungen auf den Betrieb des Flughafens, während der Bauarbeiten und nach ihrer Fertigstellung?
13. Inwiefern ist der Senat der Auffassung, dass er mit der Projektanmeldung dem Auftrag der Bremischen Bürgerschaft gerecht geworden ist, alles für die Durchsetzung der Bremischen Vorzugsvariante der B6n zu tun?

14. Hat der Senat vor den Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan 2030 sich gegenüber dem Bundesverkehrsministerium für eine integrierte Planung der Bauabschnitte 2.2 der A 281 und der B 6n und eine Zusammenfassung der bisher getrennten Haushaltsansätze beider Teilprojekte eingesetzt, um damit eine Finanzierung des Flughafentunnels der B 6n zu ermöglichen? Falls nein, weshalb nicht? Falls ja, mit welchem Ergebnis?
15. Inwiefern wird sich der Senat im Rahmen der Fortschreibung des Fernstraßenausbaugesetzes für eine integrierte Planung der B6n und des BA 2.2. der A281 eintreten, wie es auch das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil zum 1. Planfeststellungsbeschluss für den Bauabschnitt 2.2 angeregt hat?
16. Wie wird die 2009 zwischen Bremen und Niedersachsen getroffene Planungsvereinbarung zur B6n praktisch umgesetzt? In welchem Umfang fanden und finden Abstimmungsgespräche mit dem niedersächsischen Verkehrsministerium, den zuständigen Planungsbehörden, dem Kreis Diepholz und der Gemeinde Stuhr statt?
17. Wie bewertet der Senat die Pläne der Gemeinde Brinkum, die Gewerbeflächen rund um das bestehende Outletcenter bei Fertigstellung der B6n zu verdoppeln, auch vor dem Hintergrund der Bremer Einzelhandelskonzeption?
18. Existiert bereits eine Planung für die Umgehungsverkehre während der mehrjährigen Großbaustelle am Trogbauwerk Kattenturmer Heerstraße/Autobahnzubringer Arsten und was sieht diese speziell für die Straßen Kirchweg, Kornstraße und Buntentorsteinweg sowie für die Verkehre von und zu den Bremischen Wirtschaftszentren GVZ, Neustädter Hafen und Airportstadt konkret vor?“

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

1. Welche Varianten des Runden Tisches wurden beim Bundesverkehrsministerium für die Trassenführung der B6n eingereicht?

Antwort zu Frage 1:

Bremen hat im Jahr 2013 drei Varianten der Verkehrsführung der B 6n zur Prüfung durch das Bundesverkehrsministerium für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet: die Bremer Vorzugslösung mit einer Tunnellösung unter der Start- und Landebahn des Flughafens - in offener und in geschlossener Bauweise - sowie auf Wunsch des Bundes dessen Vorzugslösung als Umfahrung des Flughafens.

Grundlage für die Anmeldung der B 6n war die Beschlusslage der Bürgerschaft vom 18. Oktober 2012 sowie der Beschluss des Senats vom 7. Mai 2013 zur Anmeldung von Varianten zum Bundesverkehrswegeplan.

Dabei wurde gegenüber dem Bund immer deutlich gemacht, dass die politische Beschlusslage in Bremen als Vorzugslösung eindeutig die Tunnelvariante vorsieht.

Das Planungsinstrument BVWP stellt die B 6n lediglich schematisch als eine Verbindung zwischen der A 281 in Bremen und der A 1 in Niedersachsen dar, mit der die Kattenturmer Heerstraße, der Zubringer Arsten sowie Stadtstraßen im Bereich des Knotenpunktes Neuenlander Straße / Kattenturmer Heerstraße massiv vom Verkehr entlastet werden sollen. Eine weitere Detailierung findet in den nachfolgenden Planungsphasen statt. Dafür ist zunächst die Aktualisierung der Variantenuntersuchung für eine Linienbestimmung erforderlich, die 2009 durchgeführt wurde.

2. Wer trägt die fachliche und politische Verantwortung für die Einreichung der zum Teil faktisch-falschen Anmeldung der B 6n- „Variante Flughafenumfahrung“, in der behauptet wird, dass keine Wohngebiete betroffen wären und die klar gegen mehrere Bürgerschaftsbeschlüsse verstößt?

Antwort zur Frage 2:

Die Anmeldung der Umfahrungsvariante erfolgt auf Wunsch des Bundes, dessen Vorzugsvariante dies ist.

Die Behauptung, die Anmeldung der B 6n sei „zum Teil faktisch-falsch“, ist nicht richtig. Der BVWP stellt lediglich eine schematische Verbindung zwischen zwei Orten dar. Zudem ist die Linienbestimmung durch das Bundesverkehrsministerium nach § 16 Abs. 1 FStrG (Bundesfernstraßengesetz) für die B 6n noch nicht erfolgt. Daher können derzeit auch keine konkreten Aussagen zur genauen Lage und der daraus resultierenden Betroffenheit - weder der Umfahrungsvariante noch den Flughafentunnelvarianten - gemacht werden.

Die Verfeinerung der Planung mit weiteren Untervarianten erfolgt im weiteren Planungsprozess der B 6n. Dabei werden die Interessen aller Betroffenen umfassend berücksichtigt und die untersuchten Varianten im Rahmen eines Abwägungsprozesses anhand bestimmter Kriterien miteinander verglichen. Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) wird sich dabei wie bisher für die Bremer Vorzugsvariante gemäß Beschlusslage der Bremischen Bürgerschaft einsetzen.

- 3. Wer war an der Erarbeitung der Projektanmeldung beteiligt, nur die DEGES oder auch das Verkehrsressort selbst?**

Antwort zu Frage 3:

Die durch die DEGES durchgeführte Projektanmeldung ist mit dem Verkehrsressort im Vorfeld abgestimmt worden.

- 4. Haben der Verkehrssenator bzw. ein Staatsrat/eine Staatsrätin der Einreichung dieser Projektanmeldung letztlich zugestimmt?**

Antwort zu Frage 4:

Der Senat hat am 7. Mai 2013 der Anmeldung der Varianten zum Bundesverkehrswegeplan zugestimmt.

- 5. Welche Unterlagen wurden zur Erarbeitung der Projektanmeldung herangezogen?**

Antwort zur Frage 5:

Für die Projektanmeldung wurde insbesondere die umfangreiche Variantenuntersuchung zur B 6n (Bereich Bremen) – Varianten I bis IV – aus dem Jahr 2009 herangezogen.

- 6. Haben sich die an der Erarbeitung der Projektanmeldung Beteiligten einen eigenen Eindruck von den Gegebenheiten vor Ort verschafft?**

Antwort zur Frage 6:

Ja, die an der Erarbeitung der Projektanmeldung Beteiligten haben sich einen umfassenden eigenen Eindruck von den Gegebenheiten vor Ort verschafft.

- 7. Waren denjenigen, die die Projektanmeldung erarbeitet haben, die Variantenuntersuchung von A+S Consult und der Abschlussbericht des Runden Tisches bekannt und falls ja, weshalb wurden sie nicht berücksichtigt?**

Antwort zur Frage 7:

Siehe Antwort zu Frage 5. Die Untersuchungen waren bekannt. Diese Untersuchungen waren allerdings zum Zeitpunkt der Projektanmeldung nicht mehr aktuell.

8. Weshalb werden die Variantenuntersuchung und der Abschlussbericht des Runden Tisches nicht einmal im Quellenverzeichnis der Bremer Projektanmeldung erwähnt?

Antwort zur Frage 8:

In den Projektdossiers zur BVWP-Anmeldung wird an mehreren Stellen darauf hingewiesen, dass als Grundlage die im Jahre 2009 abgeschlossene Variantenuntersuchung gedient hat.

9. Hat das Bundesverkehrsministerium von Bremen ausdrücklich die Einreichung der Variante IV (Flughafenumfahrung) gefordert, oder hätte auch die Variante III (Umfahrung der Start- und Landebahn auf dem Flughafengelände) für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet werden können? Falls ja, weshalb wurde Variante III nicht angemeldet?

Antwort zur Frage 9:

Der Bund hat nicht ausdrücklich eine spezielle Variante der Umfahrung des Flughafens zur Anmeldung für den BVWP gefordert, wohl aber in Gesprächen auf die Bedeutung dieser Varianten aus seiner Sicht hingewiesen. Eine weitergehende Differenzierung in mögliche Untervarianten lag seinerzeit und liegt auch gegenwärtig nicht vor. Weitere Detaillierungen sind den nächsten Planungsschritten vorbehalten.

10. In welchem Umfang und von wem mit wem wurden Gespräche mit der Flughafen Bremen GmbH über die beiden B 6n-Umfahrungsvarianten und die Möglichkeiten ihrer Realisierung geführt?

Antwort zur Frage 10:

Wie bereits erwähnt, ist die Linienbestimmung für die B 6n noch nicht erfolgt. Eine dafür erforderliche Variantenuntersuchung muss aufgrund der sich veränderten Rahmenbedingungen grundlegend überarbeitet werden. Daher haben bisher nach Anmeldung zum BVWP auch keine konkreten Gespräche mit der Flughafen Bremen GmbH zu den Realisierungsmöglichkeiten von grundsätzlich möglichen Linienführungen einer B 6n stattgefunden.

11. Hat die Flughafen Bremen GmbH darüber hinaus bereits schriftliche Stellungnahmen und Einwendungen abgeben? Wir bitten, dabei auch Stellungnahmen zum Flächennutzungsplan und zur Planung des Bauabschnitts 2.2 der A 281 zu berücksichtigen.

Antwort zu Frage 11:

Der Flughafen hat bereits in seiner Stellungnahme zum Flächennutzungsplan und auch in seiner Einwendung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Bauabschnitt 2/2 der A 281 seine Belange hinsichtlich einer B 6n dargelegt. Zurzeit wird das Planfeststellungsverfahren für den Bauabschnitt 2/2 durchgeführt. Im Rahmen des Verfahrens werden die Einwendungen des Flughafens berücksichtigt. In einem für die B 6n noch durchzuführenden Planfeststellungsverfahren wären diese Belange durch den Flughafen aufgrund einer konkretisierten Planung erneut vorzubringen.

12. Wie bewertet die Flughafen Bremen GmbH die Varianten III und IV der B 6n hinsichtlich der Flugsicherheit und der Auswirkungen auf den Betrieb des Flughafens, während der Bauarbeiten und nach ihrer Fertigstellung?

Antwort zu Frage 12:

Die Ergebnisse der Variantenuntersuchung aus dem Jahr 2009 müssen vor einer endgültigen Linienbestimmung aktualisiert werden, da sich wesentliche Rahmenbedingungen verändert haben.

Der Flughafen wird im Rahmen der weiteren Konkretisierung der Planung Gelegenheit haben, die dann untersuchten Varianten zu bewerten.

13. Inwiefern ist der Senat der Auffassung, dass er mit der Projektanmeldung dem Auftrag der Bremischen Bürgerschaft gerecht geworden ist, alles für die Durchsetzung der Bremischen Vorzugsvariante der B6n zu tun?

Antwort zu Frage 13:

Der Senat hat der Anmeldung der Bremer Vorzugsvariante mit seinem Beschluss vom 7. Mai 2013 zugestimmt und ist damit dem Beschluss der Bremer Bürgerschaft vom 18. Oktober 2012 gefolgt.

Da die Variante der B 6n im BVWP 2030 aber nicht der Beschlusslage der Bremischen Bürgerschaft zur Führung der B 6n als Tunnel unter dem Flughafen hindurch entspricht, führt der SUBV diesbezüglich Gespräche mit dem Bundesverkehrsministerium.

14. Hat der Senat vor den Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan 2030 sich gegenüber dem Bundesverkehrsministerium für eine integrierte Planung der Bauabschnitte 2.2 der A 281 und der B 6n und eine Zusammenfassung der bisher getrennten Haushaltsansätze beider Teilprojekte eingesetzt, um damit eine Finanzierung des Flughafentunnels der B 6n zu ermöglichen? Falls nein, weshalb nicht? Falls ja, mit welchem Ergebnis?

Antwort zu Frage 14:

Bereits im Bundesverkehrswegeplan 2003 / Bedarfsplan 2004 waren die Maßnahme A 281 BA 2/2 und die Maßnahme B 6n in unterschiedlichen Kategorien eingestuft. Der Bedarfsplan bildet die rechtliche Grundlage für die weiteren Planungsschritte. Daher war es nicht geboten, die A 281 BA 2/2 als Maßnahme des so genannten „vordringlichen Bedarfs“ gemeinsam mit der Maßnahme B 6n in der Kategorie „weiterer Bedarf“ zu planen. Zudem handelt es sich bei den Maßnahmen auch netzkonzeptionell um zwei unterschiedliche Kategorien. Der Bauabschnitt 2/2 dient dem Ringschluss der Autobahn A 281. Die B 6n ist als Umgehungsstraße zur Entlastung der Kattenturmer Heerstraße konzipiert.

15. Inwiefern wird sich der Senat im Rahmen der Fortschreibung des Fernstraßenausbaugesetzes für eine integrierte Planung der B6n und des BA 2/2 der A 281 eintreten, wie es auch das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil zum 1. Planfeststellungsbeschluss für den Bauabschnitt 2.2 angeregt hat?

Antwort zu Frage 15:

Es wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen. Zudem sind auch im derzeit geltenden Bundesverkehrswegeplan 2030 / Bedarfsplan 2016 die Maßnahmen in zwei unterschiedlichen Dringlichkeitsstufen geführt. Die Maßnahme A 281 BA 2/2 in der Kategorie „laufende Maßnahmen“ und die B 6n in der Kategorie „vordringlicher Bedarf“. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil im Jahr 2010 zum Bauabschnitt 2/2 die vorgenommene Abschnittsbildung für vertretbar erachtet.

16. Wie wird die 2009 zwischen Bremen und Niedersachsen getroffene Planungsvereinbarung zur B6n praktisch umgesetzt? In welchem Umfang fanden und finden Abstimmungsgespräche mit dem niedersächsischen Verkehrsministerium, den zuständigen Planungsbehörden, dem Kreis Diepholz und der Gemeinde Stuhr statt?

Antwort zu Frage 16:

Entsprechend der Planungsvereinbarung zwischen den Ländern Bremen und Niedersachsen soll das Land Bremen federführend eine gemeinsame Planung erstellen. Die Anmeldung für den BVWP wurde mit dem niedersächsischen Verkehrsministerium abgestimmt.

Sobald weitere Schritte zur Detailierung der Planung – hier zunächst die Aktualisierung der Variantenuntersuchung für die Linienbestimmung – durchgeführt werden, werden das niedersächsische Verkehrsministerium sowie die weiteren zuständigen Planungsbehörden beteiligt.

17. Wie bewertet der Senat die Pläne der Gemeinde Brinkum, die Gewerbeflächen rund um das bestehende Outletcenter bei Fertigstellung der B6n zu verdoppeln, auch vor dem Hintergrund der Bremer Einzelhandelskonzeption?

Antwort zu Frage 17:

Der Bremer Senat hat Kenntnis davon, dass die Gemeinde Stuhr direkt an der Trasse der B6n im Bereich Brinkum Nord – Bergiusstraße, angrenzend an das bestehende Outletcenter beabsichtigt eine ca. 2,7 ha große Gewerbegebietsfläche zu entwickeln (Bebauungsplan Nr. 23/161-2 „Gewerbegebiet Brinkum-Nord“ Teil West 1. Erweiterung – 2. Änderung (laufendes Verfahren)).

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 23/161-2 soll ein Gewerbegebiet festgesetzt werden und im gesamten Planungsgebiet Einzelhandelsbetriebe (mit Ausnahme von Einzelhandelsbetrieben, die in unmittelbarem räumlichen und betrieblichen Zusammenhang mit Handwerks- oder produzierenden Gewerbebetrieben sowie Dienstleistungen stehen) ausgeschlossen werden. Von daher stellt diese Planung im Grundsatz keine Erweiterung des Einzelhandels am Standort Brinkum-Nord dar und ist insofern mit den Zielen des Regionalen Zentren- und Einzelhandelskonzeptes des Kommunalverbundes Niedersachsen-Bremen kompatibel.

Da aufgrund der direkt angrenzenden Lage zum „Ochtum Park Outlet-Center“ auch die ausnahmsweise zulässigen, untergeordneten Einzelhandelsbetriebe zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung des Standorts Ochtum-Park führen und damit die negativen Auswirkungen auf die Versorgungsbereiche Bremens und der Region verstärken können, hat die Stadt Bremen im Rahmen der

frühzeitigen Beteiligung angeregt, auf jegliche Einzelhandelsbetriebe zu verzichten.

Die Absicht der Gemeinde Stuhr zur Ansiedlung der Firma Decathlon östlich der Bremer Straße (Verlängerung Kattenturmer Heerstraße) zwischen Teppich Kibek und dem toom Baumarkt bewertet der Senat als kritisch. Diese steht allerdings nicht im Zusammenhang mit der Realisierung der B 6n.

Weitergehende Planungsabsichten zur Ausweisung von Flächen sowohl in gewerblicher Hinsicht als auch in Hinblick auf Einzelhandel mit einem unmittelbaren Bezug zum Trassenverlauf der B6n sind dem Bremer Senat nicht bekannt.

18. Existiert bereits eine Planung für die Umgehungsverkehre während der mehrjährigen Großbaustelle am Trogbauwerk Kattenturmer Heerstraße/Autobahnzubringer Arsten und was sieht diese speziell für die Straßen Kirchweg, Kornstraße und Buntentorsteinweg sowie für die Verkehre von und zu den Bremischen Wirtschaftszentren GVZ, Neustädter Hafen und Airportstadt konkret vor?

Antwort zu Frage 18:

Das Konzept für den Ablauf des Baus des Bauabschnitts 2/2 der A 281 wird parallel zum laufenden Planfeststellungsverfahren weiter konkretisiert. Dabei werden die im Rahmen von Workshops gemachten Vorschläge betroffener Anwohner und Gewerbetreibender weiter auf ihre Umsetzbarkeit geprüft.

Derzeit wurden u.a. die Möglichkeiten für verkehrsbehördliche Anordnungen in den von Umleitungsverkehren betroffenen Straßenzügen (z.B. Kornstraße) während der Bauzeit verwaltungsintern abgestimmt. Zudem wird geprüft, ob hier Ertüchtigungsmaßnahmen in den betroffenen Straßen (Kornstraße / Kirchweg) bereits vor Beginn des Eingriffs in den Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße / Neuenlander Straße erforderlich werden, um die Umleitungsverkehre in der Bauzeit aufnehmen zu können. Ein Eingriff in den Knotenpunkt wird nicht vor 2020 erfolgen, da zunächst mit Baumaßnahmen auf der Strecke des BA 2/2 der A 281 begonnen wird.

Die Ergebnisse der Konkretisierung des Bauablaufkonzeptes werden im Sommer 2018 der Öffentlichkeit vorgestellt.