

Anmerkungen zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 2.7.2020

Ziffer 4: Die Aufgabenstellung des Runden Tisches wird nicht vollständig zitiert. Er hatte vom Senat auch den Auftrag erhalten, Möglichkeiten einer gemeinsamen Planung von BA 2.2 und B6n zu prüfen. Es ist durchgehende Strategie des BVerwG, die Zusammenhänge zwischen den beiden Teilprojekten auszublenden.

I. Der Planfeststellungsbeschluss leidet nicht an den geltend gemachten formellen Fehlern.

Ziffer 23 f.: Das Bundesverwaltungsgericht gibt der Planfeststellungsbehörde weitgehend freie Hand zu entscheiden, welche Unterlagen für die Bürger*innen eine Anstoßwirkung erzeugen könnten und entscheidungserheblich sind und deshalb ausgelegt werden müssen. Der Verweis darauf, Betroffene könnten schon im Verwaltungsverfahren Akteneinsicht verlangen und/oder sich auf Informationsfreiheitsgesetze berufen, ist schon zeitlich kaum umzusetzen, weil dafür nur 6 Wochen Zeit zur Verfügung stehen (4 Wochen Auslegung, danach 2 Wochen Einwendungsfrist). Das Bundesverwaltungsgericht unterstützt die planenden Behörden dabei, kritische Nachfragen abzublocken.

Ziffer 25: Davon, dass die Planfeststellungsbehörde die vorgelegten Planunterlagen einer eigenständigen rechtlichen Prüfung unterzogen hat, kann in unserem Verfahren keinerlei Rede sein. Sie hat sich nur als ausführendes Organ von Planungsgesellschaft, Verwaltung und Senat begriffen. Statt Lücken und Widersprüche in den Planungen aufzudecken hat sie die Planer um Formulierungshilfe gebeten, wenn sie selbst nicht in der Lage war, die Planungen ausreichend zu begründen. Die Planfeststellungsbehörde kann ohne rechtliche Kontrolle ihre eigenen Kriterien für Plausibilität aufstellen und nur ihnen folgen.

Ziffer 27 ff.: Alle Unterlagen, bei denen wir gefordert haben, sie zusätzlich öffentlich auszulegen, werden vom Bundesverwaltungsgericht als „überholte Dokumente“ bezeichnet. Das ist geschichtsblind und erweckt den Eindruck, als ob die Planungen für den Bauabschnitt 2.2 auf einem weißen Blatt Papier begonnen worden wären. Dabei sind seit spätestens 1999 die Weichen für eine Autobahn zum Zubringer Arsten als Südvariante gestellt worden. Die dafür herangezogenen Gutachten, ihre Grundannahmen und die damaligen zum Teil zweifelhaften Abwägungen werden jeder Diskussion und Kontrolle entzogen.

Ziffer 33: Auch das Gutachten von A+S Consult 2009 für den Runden Tisch zum 5.BA/B6n wird für verzichtbar erklärt. Das Bundesverwaltungsgericht gibt sich mit der Behauptung zufrieden, dass verschiedene Anschlussmöglichkeiten der B6n offengehalten werden sollen. Im Urteil von 2010 hatte der gleiche 9.Senat noch gefordert, dass bei einer getrennten Planung von BA 2.2 und B6n zumindest die zusätzlichen Auswirkungen der B6n-Anschlussstellen auf öffentliche und private Belange dargestellt und abgewogen werden müssten. Genau dafür liefert das Gutachten von 2009 die notwendigen nachprüfbaren Informationen.

Ziffer 36 f.: Gerade die Nutzen-Kosten-Berechnung von IVV von 2016 hätte eine Anstoßwirkung gehabt, weil die darin verwendeten Verkehrszahlen erheblich von denen der ausgelegten Verkehrsgutachten abweichen und das mit ihrer Hilfe ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis dadurch höchst zweifelhaft ist. Ein realistisch ermitteltes Nutzen-Kosten-Verhältnis ist zudem normalerweise Voraussetzung dafür, dass ein Vorhaben überhaupt in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen werden darf.

Ziffer 41 f.: Das Gericht stellt keine inhaltlichen Anforderungen an Variantenuntersuchungen. Es reicht aus darzustellen, was untersucht wurde. Die verkürzte Darstellung der Hauptvarianten erfolgt auf der Grundlage des Gutachtens von Schnüll Haller und Partner 2004, das vom Gericht nicht für auslegungswürdig erachtet wurde. Der Runde Tisch 2011 hat nicht die Nullvariante detailliert untersucht, sondern zusätzlich zu den Varianten 4, 5 und 4Süd Richtung Arsten die Variante 8 zur A1 nach Brinkum.

Generell gilt: Das Bundesverwaltungsgericht scheint seine Aufgabe vor allem darin zu sehen, den Planfeststellungsbeschluss vor Anfechtungen zu schützen und ihn zu immunisieren.

II. Die Kläger können sich nicht mit Erfolg auf einen materiellen Fehler des Planfeststellungsbeschlusses berufen.

1 Der Planfeststellungsbeschluss verstößt nicht gegen das Anpassungsgebot der §7Satz 1 BauGB

Ziffer 45: Mit der vorgenommenen Anpassung des FNP an die Südvariante eines BA 2.2 wurde der entscheidende rechtliche Fehler aus dem 1. Planfeststellungsverfahren korrigiert.

Ziffer 47: Das Gericht übernimmt ungeprüft die bei der FNP-Anpassung vom April 2014 aufgestellte Behauptung, die Trasse sei geeignet, die Sanierungsziele des Sanierungsgebietes „Huckelriede/Sielhof“ zu gewährleisten, obwohl wir nachgewiesen haben, dass alle herangezogenen städtebaulichen Begründungen mit der planfestgestellten Variante 4Süd modifiziert und ihrem erheblich kürzeren Tunnel ins Gegenteil verkehrt werden.

Ziffer 52 ff.: Das Gericht stellt fest, dass die Fachplanung gemäß §7 BauGB so auszurichten ist, dass sie als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt angesehen werden kann. So weit so gut. Das gesamträumliche Konzept des FNP verlange jedoch nicht, dass schon die Planung der A281 ausschließlich auf den im FNP vorgesehenen Tunnel der B6n ausgerichtet werden muss, zumal dieser im FNP nur symbolhaft und als eine mögliche den Flughafen querende Verbindung dargestellt werde. Das BVerwG erweckt damit den Eindruck, dass sogar auf der Grundlage des geltenden FNP eine Flughafenumfahrungsvariante als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt gelten könnte.

Ziffer 55: Die oben beschriebenen Verrenkungen sind jedoch gar nicht nötig, denn mit dem vom Gericht für wirksam erachteten Widerspruch der Obersten Landesstraßenbaubehörde gegen den Flughafentunnel ist die Bindungswirkung des FNP ohnehin vollständig aufgehoben.

Ziffer 56: Daran ändert auch nichts, dass der Flughafentunnel seit 1983 unwidersprochen im FNP steht, denn der FNP sei im November 2014 nach einer völlig neuen Abwägung neu aufgestellt worden. Hinsichtlich des BA 2.2 und der B6n hat es jedoch überhaupt keine neue Abwägung gegeben, denn die vorgezogene Anpassung des FNP an die Südvariante vom April 2014 wurde einfach vollinhaltlich in den neuen FNP übernommen.

Ziffer 58: Dass der Widerspruch weder im Erläuterungsbericht noch im Planfeststellungsbeschluss erwähnt wurde ist für das Gericht kein Problem, denn dabei gehe es „um eine Frage objektiven Rechts“ und davon müsse nicht einmal die Planfeststellungsbehörde etwas wissen. Und die von den Planungen betroffenen Menschen und selbst die Politik offensichtlich auch nicht.

2. Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ist gegeben.

Ziffer 59 f.: Weil der Bauabschnitt 2.2 als Lückenschluss im Bedarfsplan als „laufend und fest disponiert“ geführt wird ist die Planrechtfertigung gegeben. Ob es tatsächlich einen verkehrlichen Bedarf gibt, kann deshalb nach Auffassung des Gerichts nicht mehr geprüft werden.

3. Die Abschnittsbildung ist nicht zu beanstanden

Ziffer 61 ff. Das Gericht ist der Auffassung, dass die Anschlüsse der bestehenden A281 nach Süden (Brinkum) und Osten (Arsten) nicht zusammen oder gar mit Vorrang Richtung Brinkum geplant werden müssen. Es stellt sich damit in Gegensatz zum Urteil von 2010, in dem genau diese gemeinsame Betrachtung für sinnvoll aber mit Hinweis auf die unterschiedlichen Einstufungen im BVWP nicht für realisierbar gehalten wurde. Auf die damaligen Aussagen des gleichen 9. Senats zum Zusammenhang von BA 2.2 und B6n wird an keiner Stelle der 33 seitigen Urteilsbegründung Bezug genommen.

Das Gericht konstatiert, Bremen habe erkannt, dass nach der Hochstufung der B6n in den vordringlichen Bedarf eine gemeinsame Planung für beide Verkehrswege möglich gewesen sei, das aber nicht gemacht, weil das zu einer Verzögerung von 5 bis 6 Jahren geführt hätte. Das ist für das Gericht eine nachvollziehbare Begründung.

Wir wissen und haben auch vor Gericht deutlich gemacht, dass Bremen die Planungen für die B6n seit 2009 gezielt verschleppt hat. Auch nach dem alten Bundesverkehrswegeplan gab es bereits Planungsrecht für die B6n. Verwaltungsrechtlich ist das, wie viele andere Trickserien, offensichtlich ohne Bedeutung.

Ziffer 69: Hier trifft das Gericht eine sehr überraschende und erfreuliche Feststellung. Anders als in den vorliegenden Plänen dargestellt habe die Beklagte in der mündlichen Verhandlung verbindlich erklärt, dass das Grundstück der Familie Wähmann bei einem B6n-Flughafentunnel nicht erneut in Anspruch genommen werden muss. Daran sei die Planfeststellungsbehörde bei der B6n später gebunden.

Ziffer 70 ff. Das Gericht folgt der Argumentation der Gegenseite, die Verlängerung des Trogbauwerkes von 190 auf 270 Meter sei baulich zwingend notwendig und keine Vorleistung für den Anschluss einer B6n-Flughafenumfahrung. Damit sind wir mit unserem zentralen Argument, es habe im Widerspruch zum Planfeststellungsbeschluss doch schon finanzielle Vorleistungen für die B6n-Flughafenumfahrung gegeben, leider nicht durchgedrungen.

Unüberwindliche Hindernisse für die spätere Planung der B6n sieht das Gericht nicht. Mit der Abwägung verbundene Konflikte wie zwischen Flughafen- und Anwohnerinteressen ließen sich bewältigen. Die Frage von Kosten und Finanzierung stellt das Gericht nicht. Sie wird aber bei der zukünftigen Variantenauswahl die entscheidende Rolle spielen. Auch ignoriert das Gericht, dass sich der Bund als Bauherr und Geldgeber im Bundesverkehrswegeplan und im Bedarfsplan auf eine B6n-Flughafenumfahrung festgelegt hat.

4. Auch die Variantenprüfung weist keine Fehler auf.

Ziffer 75 ff.: Die Variante 8 durfte nach einer Grobanalyse aussortiert werden, weil sie ein anderes Projekt darstellt, meint das Gericht, und stützt sich dabei auf den Bedarfsplan, der einen vierspurigen Ausbau der A281 zwischen Kattenturm und der Anschlussstelle Bremen/Airport-Stadt vorsieht. Es räumt aber auch ein, dass der Bedarfsplan sich dabei nicht auf eine konkrete Realisierungsvariante festgelegt hat. Bindend sei jedoch die Anzahl der Spuren, „die die dem festgestellten Bedarf entsprechende Kapazität der Trasse konkretisieren“. Die Variante 8 mit einer Verknüpfung auf die Neuenlander Straße könne die vorgesehene Netzverknüpfung nicht gewährleisten. Auf die diskutierten verkehrlichen Auswirkungen der Variante 8 käme es dabei nicht an.

Das finde ich sehr widersprüchlich, denn wie soll sonst beurteilt werden, ob die vorgesehene Kapazität der Trasse dem festgestellten Bedarf entspricht. Selbst die DEGES geht davon aus, dass mindestens die Hälfte des Verkehrs beim Knoten Hornbach nach Süden abfließt und die Verbindung Richtung Zubringer entsprechend entlastet wird.

Das Gericht verweigert sich konsequent einer unvoreingenommenen Klärung des Sachverhalts, um seine vorgefasste Meinung nicht zu gefährden, ein Lückenschluss müsse unbedingt eine Autobahn sein.

Ziffer 80 ff.: „Auch die Nullvariante bzw. die Null-Plus-Variante durften verworfen werden.“ Das Gericht begründet die Ablehnung der Variante Null-Plus vor allem damit, dass sich nach dem Bau der vierspurigen Auf- und Abfahrt am Neuenlander Ring der Verkehr und der Lärm auf und an der Neuenlander Straße nicht verändern. Es ignoriert jedoch, dass damit bis zur Realisierung der Variante 8 nach Brinkum zumindest übergangsweise eine ampel- und kreuzungsfreie Verbindung und damit ein Lückenschluss vom Zubringer Arsten bis zum GVZ geschaffen werden könnte.

Das Gericht ignoriert in seiner Bewertung der Variantenprüfung zudem völlig, dass die Variante 4Süd modifiziert in wesentlichen Punkten (Tunnellänge, zusätzliche Lärmschutzwände, Trennwirkungen) schlechter ist als die vom Runden Tisch verabschiedete Variante 4Süd.

Ziffer 85 ff.: Es sei nicht zu beanstanden, dass die Varianten 8 und Null-Plus nicht in eine Gesamtlärbetrachtung einbezogen wurden, denn sie durften vorher aussortiert werden und es sei darüber hinaus offensichtlich, dass diese Varianten auch unter dem Gesichtspunkt der

Gesamtlärmbelastung nicht vorzugswürdig seien. Schließlich habe die Gesamtlärmuntersuchung ergeben, dass die planfestgestellte Trasse in Huckelriede zu Pegelminderungen zwischen 8 und 10 dBA führe. Das sind jedoch die Werte aus den Berechnungen nach der 16. BImSchV, bei der nur der Verkehrslärm von der Autobahn und der Neuenlander Straße berücksichtigt wurde. In der Gesamtlärmuntersuchung wurden nur Lärminderungen von max. 3 dBA ermittelt. Dieser Fehler ist peinlich. Und für die Betroffenen schafft er leider keine neue Wirklichkeit, selbst wenn er so im Urteil steht.

5. Die Kläger beanstanden zu Unrecht die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme für die Teichfledermaus

Ziffer 89 ff.: Die Ausnahme vom Tötungsverbot liegt nach Auffassung des Gerichtes im öffentlichen Interesse. Es gäbe keine zumutbaren Alternativen. Das ist jedoch nur behauptet und nicht hinreichend geprüft worden.

Ziffer 91 ff.: B. Die Klage **aus der Kornstraße** ist zulässig, aber unbegründet. Der Planfeststellungsbeschluss habe ihr abwägungsfehlerfrei passiven Lärmschutz zugestanden. Die von ihr geforderten alternativen Varianten seien zu Recht aussortiert worden.

Ziffer 96 ff.: C. Die Klage **aus der Wolfskuhle** ist mangels Klagebefugnis unzulässig. Nach Auffassung des Gerichtes werden mit dem Planfeststellungsbeschluss für den Bauabschnitt 2.2 keine Zwangspunkte geschaffen, die dazu führen, dass die Kläger durch den zukünftigen Verlauf der B6n zwangsläufig betroffen sind. Es werde keine Variante „verbaut.“ „An dieser ausdrücklichen Festlegung muss sich die Beklagte bei der späteren Variantenplanung zur B6n festhalten lassen“, schreibt das Gericht. Insbesondere könne sie sich nicht auf bereits getätigte Investitionen in Höhe von 3,8 Mio. € für einen längeren Trog berufen. Die hatte bekanntlich Staatssekretär Ferlemann als Vorleistung für die B6n-Flughafenumfahrung angeboten.

Das hat für mich etwas Niedliches. Ob und wofür diese 3,8 Millionen € tatsächlich fließen lässt sich nachträglich ohnehin nicht überprüfen, und in der Gesamtbilanz sind sie Peanuts.

Viel wichtiger ist, dass die Mehrkosten für den B6n-Flughafentunnel im Vergleich zur Trasse durch die Wolfskuhle bei mindestens 150 Millionen € liegen, diese nicht mehr finanzierbar sind, wenn vorher mindestens 160 Millionen € für die Autobahn nach Arsten verbuddelt werden, Bremen durch den Widerspruch der Obersten Landesstraßenbaubehörde die Möglichkeit aus der Hand gegeben hat, durch das Festhalten am Flughafentunnel im Flächennutzungsplan die Flughafenumfahrung zu blockieren und zudem ab 2021 nur noch der Bund für die Planung der B6n zuständig ist.

Norbert Breeger, Bremen 28.9.2020