

Dr. Andreas Reich

Rechtsanwalt

RA Dr. A. Reich, Hollerallee 67, 28209 Bremen

zugleich: Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
04107 Leipzig

Hollerallee 67 (Am Stern)
28209 Bremen

Tel.: 0421 - 34 50 91
Fax: 0421 - 34 50 63
guter-rat@anwalt-reich.de

Sparkasse Bremen
DE74 2905 0101 0001 7124 05

Aktenzeichen: **19062 AR**

Datum: **11. Dezember 2019**

Aktenzeichen: 9 A 19.19

In der Verwaltungsstreitsache

Kläger zu 1.-5.
RA Dr. Reich

./.

Freie Hansestadt Bremen
RAe ...

nehme ich zu den Schriftsätzen der Beklagten vom 12. September 2019 und 18. und 19. November 2019 wie folgt Stellung:

<u>Gliederung:</u>	Seite
1. Vorhabenträger	2
2. Fehlende Unterlagen zur Variantenprüfung	3
a) Flächennutzungsplan von 1983 und Linienbestimmung von 1984	4
b) Masterplan und SHP-Gutachten	6
c) Gutachten A + S Consult – <i>Erster</i> Runder Tisch	8
d) Abstimmungen mit dem Bundesverkehrsministerium	9
e) Verkehrsentwicklungsplan	10
f) Flächennutzungsplanänderung Mai 2014	11
g) Planung in Niedersachsen	13

3.	Rechtsbetroffenheit der Kläger zu 1.-3.	14
	a) Künftige B 6n	14
	aa) Tunnelquerung mit Bauabschn. 2/2 im Gegensatz zur Variante 8	15
	bb) Umfahrung des Flughafens	18
	b) Zu- und Abfahrten, Nothaltebuchten	20
	c) Lärmschutz	22
4.	Rechtsbetroffenheit der Klägerin zu 4.: Verkehrslärm	24
5.	Rechtsbetroffenheit der Klägerin zu 5.: B 6n Umfahrungsvariante	24
6.	IVV Nutzen-Kosten-Berechnung	26
7.	Erwiderung auf den Schriftsatz der Beklagten vom 12. September 2019	31
	Zu S. 2 ff. <i>Zweiter Runder Tisch</i>	31
	Zu S. 8 <i>Bauzeit</i>	35
	Zu S. 16 ff. <i>Planrechtfertigung / Planbegründung</i>	35
	Zu S. 18 f. <i>Lärm und Schadstoffe</i>	37
	Zu S. 20 ff. <i>Varianten:</i>	37
	- <i>Optimierte Null-Variante</i>	37
	- <i>Variante Bauabschnitt 2/2 bis Hornbachgelände</i>	38
	- <i>Variante 8</i>	38
	- <i>Nordvariante</i>	39
	- <i>Querspange</i>	39
	Zu S. 36 ff. <i>Teichfledermaus</i>	40

1. Vorhabenträger

Die Kläger hatten in der Klage (S. 11) beanstandet, dass die Person des Antragstellers nicht eindeutig identifiziert werden könne, da der Antrag nicht zu den planfestgestellten Unterlagen gehöre.

Nun hat der Prozessbevollmächtigte der Kläger Gelegenheit gehabt, Einsicht in Kopien der Unterlagen der Anhörungs- und der Planfeststellungsbehörde zu nehmen, die nach Angaben der Beklagten an das Gericht gesandt worden waren. Im Ordner der Anhörungsbehörde findet sich als erste Seite ein Schreiben vom 25.02.2015, das „Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr - Oberste Landesstraßenbaubehörde“ an die „Anhörungsbehörde - im Hause -“ gesandt hatte und einen Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens auf der Grundlage von beigefügten Planunterlagen enthielt.

Zu den Planunterlagen gehört der Erläuterungsbericht, der vom Verfasser „SHP Ingenieure“ im Auftrag der DEGES angefertigt wurde. Auf Seite 7 des Erläuterungsberichts wird erklärt, Vorhabenträger sei die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Oberste Landesstraßenbaubehörde der Freien Hansestadt Bremen (Land) - Senator für Umwelt, Bau und Verkehr. Das Land Bremen habe die DEGES - Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH mit der Projektabwicklung, das heißt mit der Planung und dem Bau der BAB 281 beauftragt.

Im Adressfeld des Planfeststellungsbeschlusses wird hingegen nicht die Bundesrepublik Deutschland als Vorhabenträgerin, sondern die „Deges als Vorhabenträgerin“ bezeichnet und der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Oberste Landesstraßenbaubehörde nur „als Bundesauftragsverwaltung“ ohne nähere Beschreibung ihrer Funktion im Verfahren angegeben.

Der Planfeststellungsbeschluss und der mit ihm planfestgestellte Erläuterungsbericht enthalten somit voneinander abweichende Angaben zur Person des „Vorhabenträgers“. Soll der Vorhabenträger die Bundesrepublik Deutschland oder die privatrechtlich organisierte DEGES sein? Wer von beiden soll in nachfolgenden Verfahren enteignungsbegünstigt sein und wer soll zur ordnungsgemäßen Ausführung der Baumaßnahmen und zur Herstellung von Schutzmaßnahmen wie passivem Lärmschutz verpflichtet sein? Das müssen die Bürger, deren Rechte und Pflichten vom Planfeststellungsbeschluss geregelt werden, wissen. Aus dem Adressfeld des Planfeststellungsbeschlusses und den entgegenstehenden Angaben im Erläuterungsbericht geht das nicht eindeutig hervor. Daher leidet der Planfeststellungsbeschluss an mangelnder Bestimmtheit und an einem grundlegenden Fehler.

Wenn das Schreiben der Obersten Landesstraßenbehörde vom 25.02.2015 zum Bestandteil der planfestgestellten Unterlagen gemacht worden wäre, dann hätte sich damit klären lassen, dass die DEGES nicht den Planfeststellungsbeschluss beantragt hatte und somit als Vorhabenträgerin ausscheide. Mangels Einbeziehung dieses Schreibens in die planfestgestellten Unterlagen ist der Planfeststellungsbeschluss aber, wenn man nur den Beschlusstext nimmt, falsch, und wenn man den Erläuterungsbericht einbezieht, in sich widersprüchlich und nicht hinreichend bestimmt.

2. Fehlende Unterlagen zur Variantenprüfung

Auf Seiten 11 f. der Klagebegründung hatten die Kläger zahlreiche Dokumente benannt, die im Erläuterungsbericht zwar erwähnt, aber nicht mit den planfestzustellenden Unterlagen öffentlich zugänglich gemacht worden waren.

Die Beklagte hat diese Dokumente in ihrem Schriftsatz vom 18. November 2019 S. 7 ff. als nicht vorlagepflichtig bezeichnet und dies im Wesentlichen damit begründet, dass sie für das vorliegende Planfeststellungsverfahren nicht mehr relevant seien.

In den nun eingesehenen Akten der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde hat der Unterzeichner nur den Abschlussbericht Runder Tisch April 2011 vorgefunden, nicht hingegen die anderen im Erläuterungsbericht aufgeführten Dokumente. Die klägerseitig angeführten Dokumente wurden also nicht nur nicht ausgelegt. Vielmehr befinden sie sich nicht einmal in den Unterlagen der Anhörungsbehörde bzw. der Planfeststellungsbehörde. Das Fehlen all dieser Dokumente in den Akten der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde weist darauf hin, dass die Planfeststellungsbehörde die Angaben aus dem Erläuterungsbericht sich nur zu eigen gemacht, nicht aber selbstständig überprüft hat. Hier stellt sich die Frage, wie die Planfeststellungsbehörde in der Lage gewesen sein will, die im Planfeststellungsbeschluss behaupteten Abwägungen tatsächlich vorzunehmen.

a) Flächennutzungsplan von 1983 und Linienbestimmung von 1984

Die Beklagte behauptet, der Flächennutzungsplan von 1983 und die Linienbestimmung des Bundesministeriums für Verkehr aus 1984 seien für das Planfeststellungsverfahren ohne Relevanz (18.11.2019, S. 7 f.).

Dies trifft nicht zu, denn beide Unterlagen betreffen die grundlegende Frage, ob der „Autobahnringchluss“ vom mittlerweile fertig gestellten Bauabschnitt 2/1 der A 281 aus als eine Verbindung zur Autobahn A 1 in Richtung Osnabrück - Münster - Dortmund - Ruhrgebiet oder als eine Verbindung zur Autobahn A 1 in Richtung Hamburg / Hannover hergestellt werden soll. Die ursprüngliche Planung sah ganz klar eine Verbindung in Richtung Osnabrück - Münster - Dortmund - Ruhrgebiet vor (Klage S. 32 ff.). Nur in dieser Richtung besteht ein verkehrlicher und städtebaulicher Bedarf für die Herstellung eines Autobahnringchlusses.

Der Flächennutzungsplan 1983 sprach von der

„Eckverbindung zwischen der A 1 (Osnabrück) und A 27 (Bremerhaven)“,

Auszug aus der Begründung zum Flächennutzungsplan 1983 (von der Beklagten vorgelegt als Anlage B 2).

Diese Eckverbindung war vom Bundesministerium für Verkehr offenbar in Form einer Linienbestimmung im Jahr 1984 gebilligt worden.

Beweis:

Linienbestimmung des Bundesministeriums für Verkehr von 1984 (vorzulegen von der Beklagten).

Teil dieser Eckverbindung war der „Bauabschnitt V“, der heute als „B 6n“ bezeichnet wird.

In der Begründung zum Flächennutzungsplan 1983 wurde auch eine „Tunnelführung im Zuge der Neuenlander Straße, im Bereich des Flughafens“ erwähnt. Hierbei handelte es sich um eine Untertunnelung der Neuenlander Straße bis zum Übergang in den Bauabschnitt 5 nach Brinkum, nicht um einen Tunnel zum Zubringer Arsten.

Beweis:

Bericht TAZ vom 5.6.1990 (**Anlage K 21**).

Der Verkehr zum Zubringer Arsten sollte auf der Neuenlander Straße als Hauptverkehrsstraße geführt werden. Von einem Ausbau der Neuenlander Straße zu einer Autobahn war keine Rede.

Beweis:

1. Flächennutzungsplan 1983 (vorzulegen von der Beklagten),
2. gesamte Begründung zum Flächennutzungsplan 1983 (vorzulegen von der Beklagten).

Soweit die Beklagte davon spricht, mit dem Flächennutzungsplan 1983 sei geplant worden, „eine Abführung der Verkehre in Richtung Osten über den Autobahnzubringer Bremen-Arsten vorzunehmen“ (12.09.2019, S. 31), verkennt sie, dass die Neuenlander Straße als Hauptverkehrsstraße B 6 zu diesem Zeitpunkt schon längst existierte. Insofern enthielt der Flächennutzungsplan 1983 nur eine Bestätigung der Verhältnisse und sah keine Veränderung vor.

Die Beklagte verweigert die Vorlegung des Flächennutzungsplans 1983 und der Linienbestimmung 1984 (18.11.2019, S. 7 f.), obwohl diese damalige Planung die Grundlage dafür legte, dass sich aus Sicht des Bundesverkehrsministeriums eine positive Nutzen-Kosten-Bewertung für das Gesamtprojekt ergab und diese positive Bewertung bei allen nachfolgenden Planungsschritten nicht mehr in Frage gestellt wurde.

Die nur für das Gesamtprojekt erstellte positive Nutzen-Kosten-Bewertung bezog sich wohlgerne auf den Bauabschnitt 5 (Klage S. 22 ff.), nicht auf die Verbindung zum Autobahnzubringer Arsten (BMVBS vom 21.11.2012, Anlage K 10). Erst später wurde die Verknüpfung mit dem Autobahnzubringer Arsten, die allenfalls als ein kleines Anhängsel zum Bauabschnitt 5 zu betrachten war, plötzlich verselbstständigt und separat geplant und hierauf die positive Nutzen-Kosten-Bewertung, die eigentlich dem Bauabschnitt 5 galt, projiziert mit dem Ergebnis, dass für den Bauabschnitt 2/2 der A 281 bis heute keine eigenständige Nutzen-Kosten-Bewertung mehr für den Bundesverkehrswegeplan erstellt wurde (Klage S. 26). Aus diesem Grund fehlt für das Vorhaben im Bundesverkehrswegeplan eine eigenständige Nutzen-Kosten-Bewertung, die doch gemeinhin als notwendige Voraussetzung für die Planrechtfertigung und Planbegründung eines derartigen Vorhabens der Fernstraßenplanung gilt.

Die Aussage der Beklagten, dass die damalige Planung für die vorliegende Planfeststellung keine Relevanz mehr habe, ist daher falsch. Die Beklagte möge den Flächennutzungsplan 1983 (siehe dazu die Klage S. 35) und insbesondere die Linienbestimmung des Bundesverkehrsministeriums von 1984 vorlegen.

b) Masterplan und SHP-Gutachten

Im Erläuterungsbericht waren 4 grundsätzlich mögliche Varianten vorgestellt worden, davon 2 Nordvarianten, eine Mittelvariante und eine Südvariante (EB S. 17 ff.). Dabei wurde auf vorangegangene Gutachten von Schnüll Haller und Partner (SHP) Bezug genommen und deren Bewertungsschema einfach übernommen, ohne ihre Grundlagen zu überprüfen und die anzulegenden Kriterien zu hinterfragen. Klägerseitig war schon in den schriftlichen Einwendungen beanstandet worden, dass dies keiner ordnungsgemäßen Abwägung entspreche,

Schreiben RA Dr. Reich vom 17. Juni 2015, S. 24 (für XY, von den Klägern zu 1.-3. und der Bürgerinitiative später zu eigen gemacht).

Der Vorhabenträger nannte im Erläuterungsbericht als Basis seiner Variantenauswahl die Variantenuntersuchung SHP von 2004. Diese beruhte ihrerseits auf „vorgelagerten konzeptionellen Untersuchungen“, speziell einer „Untersuchung genereller Varianten“, SHP Juli 2001.

Diese wiederum war aus einer „Entwicklungsplanung für die Bremer Neustadt“ von 1999 hervorgegangen, die im Auftrag des Senators für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung vom Büro für Städtebau Machleidt + Partner, Berlin, in Zusammenarbeit mit der Ingenieurgemeinschaft Schnüll Haller und Partner, Hannover, erstellt worden war. Nachdem der Bremer Senat im Jahr 1995 gegen den Widerstand aller Ortsteilbeiräte im Bremer Süden den Plan aufgegeben hatte, den Autobahnring mit dem Bauabschnitt 5 unter dem Flughafen hindurch direkt zur A1 nach Brinkum zu schließen (PFB S. 136 unten, Klage S. 36 Ziffer 3.4), übernahm die „Entwicklungsplanung für die Bremer Neustadt“ die Funktion, zumindest eine städtebauliche Begründung für die verkehrliche Notlösung der A 281 zum Autobahnzubringer Arsten zu liefern.

Die Entwicklungsplanung für die Bremer Neustadt datiert nicht aus den Jahren 2003/2004, wie die Beklagte in ihrem Schriftsatz vom 18. November 2019 auf Seite 8 Spiegelstrich 2 behauptet, sondern aus dem Jahr 1999. Es handelte sich nicht um „verwaltungsinterne Unterlagen“, wie die Beklagte angibt, sondern um einen von der Verwaltung initiierten „Rahmenplan“. Dessen wichtigsten Aussagen wurden in einer Broschüre zusammengefasst und mit einem Vorwort der Senatorin für Bau und Umwelt versehen als „Orientierungshilfe für Planer, Ortspolitiker, Betriebe und Investoren“ veröffentlicht, siehe

Machleidt + Partner, Entwicklungsplanung für die Bremer Neustadt, 8/1999, sogenannter „Masterplan“, als Broschüre von Dezember 2000 (**Anlage K 22**).

Diese Entwicklungsplanung enthielt erstmals eine Streckenführung der A 281 als

„sogenannte Flughafenlinie ..., die entlang der Grenze zum Gelände der Daimler Chrysler Aerospace AG verläuft“,

aaO, S. 28 und 52, und Pläne S. 29, 31, 53 und 55.

SHP bezeichnete diese von ihr selbst angefertigte Entwicklungsplanung in den nachfolgenden Gutachten als „Masterplan“. Dieser sogenannte „Masterplan“ war jedoch nur ein von der Verwaltung in Auftrag gegebenes Konzept, welches nicht politisch diskutiert und insbesondere nicht in der Stadtbürgerschaft zur Abstimmung gestellt worden war.

SHP arbeitete zielgerichtet darauf hin, dass die von ihr entworfene „Flughafenlinie“ in allen weiteren gutachterlichen Bewertungen unter dem Namen „Südvariante“ bevorzugt wurde,

vgl. zu den „konzeptionellen Untersuchungen“ von SHP: Schreiben RA Dr. Reich vom 17. Juni 2015, S. 20 - 23; Klageschrift vom 28. Juni 2019, S. 61.

Dabei scheute SHP nicht davor zurück, den von ihr selbst entworfenen „Masterplan“ zum Maßstab aller Bewertungen zu machen und die in den nachfolgenden Gutachten zu untersuchenden Varianten nach dem Kriterium „Masterplankompatibilität“ zu bewerten. Bei allen Varianten wurde das Kriterium „Masterplankompatibilität“ mit erheblichem Gewicht in die Bewertung einbezogen.

Beweis:

SHP 2004 (vorzulegen von der Beklagten), S. 30 Abs. 1.

Das bedeutete: Alle Lösungen, die nicht der verwaltungsinternen Vorgabe einer Südvariante entsprachen, hatten von vorneherein keine Chance.

**c) Gutachten A + S Consult – Erster Runder Tisch zur Erarbeitung einer
Vorzugsvariante für die Autobahneckverbindung A 281 Bauabschnitt 5 / B 6n
(Bereich Bremen)**

Die Berichterstatterin hatte die Beklagte am 26. September 2019 um Vorlage von Karten gebeten, aus denen sich die verschiedenen Varianten der B 6n – insbesondere auch nach Realisierung des streitgegenständlichen Abschnitts – ergeben.

Die Beklagte ist dem nicht nachgekommen, sondern hat nur zwei Übersichtslagepläne Anlagen B 7 und B 8 vorgelegt. Diese reichen nicht aus (mehr dazu unten).

Die möglichen Varianten einer B 6n wurden in dem Gutachten

A + S Consult „B 6n (Bereich Bremen) Variantenvergleich – Sensitivitätsanalyse zur Variantenuntersuchung / Vorplanung“

untersucht. Auf Seite 12 der Klagebegründung war versehentlich das Datum 15. Juni 2019 angegeben worden. Das Gutachten datiert aber bereits aus dem Jahr 2009. Es wurde im Rahmen des ersten Runden Tisches zum Bauabschnitt 5 / B 6n in den Jahren 2008 und 2009 eingeholt und diskutiert.

Soweit es dem Unterzeichner aus seiner Akteneinsicht erinnerlich ist, wurde das Gutachten weder der Anhörungsbehörde noch der Planfeststellungsbehörde zur Verfügung gestellt. Obwohl die Studie im Textbaustein PFB Seite 293 erwähnt wurde, hatte die Planfeststellungsbehörde offenbar von einer Beziehung abgesehen.

Die Berichterstatterin hatte die Beklagte ausdrücklich und speziell um Übersendung dieser Unterlage gebeten. Dem ist die Beklagte nicht nachgekommen. Mit dem Hinweis, dass es sich um ein 270 MB / 6 Leitz-Ordner starkes Dokument handele, will die Beklagte offenbar abschrecken und das Gericht davon abhalten, auf der Vorlage des Gutachtens zu bestehen. Es gibt keinen Grund, sich von der angeblichen Materialfülle beeindruckt zu lassen. Die Angaben der Beklagten in ihrem Schriftsatz vom 18. November 2019 (S. 7), dass es sich um die Anlage 2 zum Erläuterungsbericht aus Dezember 2009 gehandelt habe und dass sie wegen der Bezugnahme auf die alte Planung des BA 2/2 der A 281 nicht mehr verwertbar sei, treffen nicht zu.

In dem Gutachten A + S Consult wurden vier Varianten einer B 6n, davon zwei Tunnelvarianten und zwei Umfahrvarianten, näher untersucht. Diese sind im Abschlussbericht des *ersten* Runden Tisches vom 12.08.2009 (S. 8) skizziert (Anlage K 13).

Aufgrund der unwilligen Haltung der Beklagten werden hiermit eine Textfassung des Gutachtens und die genaueren Pläne zu den vier Varianten vorgelegt:

1. A + S Consult - Vorabzug - Arbeitsstand Stand: 12.06.2009 (erstellt 15.06.2009) (**Anlage K 23.0**),
2. Lagepläne Varianten I bis IV (**Anlagen K 23.1 bis 23.4**).

Die beiden Tunnelvarianten unterscheiden sich dadurch, dass sie eine Verknüpfung der der B 6n nur mit dem Bauabschnitt 2/2 der A 281 (Variante I) bzw. auch mit der Neuenlander Straße vorsehen (Variante II).

Die beiden Umfahrvarianten sind dadurch gekennzeichnet, dass die Variante III innerhalb und die Variante IV außerhalb des südöstlichen Flughafengeländes geführt werden.

In der Studie wird eindrucksvoll herausgearbeitet, dass die Unterquerung des Flughafens im Vergleich zur Umfahrung in allen Belangen mit Ausnahme der Kosten vorteilhaft ist. Demzufolge wurde die Unterquerung in der Variante I vom ersten Runden Tisch als „Bremer Vorzugsvariante“ ausgewählt.

Der *erste* Runde Tisch hatte in den Jahren 2008 und 2009 getagt und die Aufgabe gehabt, Varianten für den Bauabschnitt 5 (= B 6n) zu entwickeln und zu untersuchen. Er schloss seine Arbeit mit der eindeutigen Empfehlung für die „Bremer Vorzugsvariante“ ab, die als solche von der Stadtbürgerschaft übernommen und beschlossen wurde (siehe Klage S. 39 f.).

d) Abstimmungen mit dem Bundesverkehrsministerium

Später, nachdem das Bundesverwaltungsgericht mit seinen Urteilen vom 24. November 2010 den ersten Planfeststellungsbeschluss aufgehoben hatte, wurde im Januar 2011 ein *zweiter* Runder Tisch eingerichtet. Diesem wurde die Aufgabe erteilt, eine optimale Südvariante zu finden. Dabei wurde auf Drängen der Bürgerinitiativen auch eine Verknüpfung mit der Neuenlander Straße und der künftigen B 6n als Tunnel in Form der Variante 8 erstmalig entwickelt und einbezogen.

Die beiden Runden Tische hatten also unterschiedliche Themen zu bearbeiten.

Parallel zur Arbeit des zweiten Runden Tisches und danach fand zwischen der Freien Hansestadt Bremen und dem Bundesministerium für Verkehr ein „Diskussionsprozess“ unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt. Dazu gehört ein „Abstimmungstermin“ vom 7. September 2011. Obwohl das Abstimmungsergebnis im Erläuterungsbericht erwähnt wurde (EB S. 31) und es die Weichen für die Zukunft gestellt hat,

Beweis:

Vorlage des Protokolls zum Abstimmungstermin vom 7. September 2011 bzw. darauf Bezug nehmender Schreiben durch die Beklagte,

bezeichnet die Beklagte es als „verwaltungsinterne Unterlage“ und weigert sich, das Dokument vorzulegen (18.11.2019, S. 8).

Daran zeigt sich einmal mehr, dass die Beklagte nicht bereit ist, die für den Planungs- und Entscheidungsprozess maßgeblichen Faktoren offen zu legen.

e) Verkehrsentwicklungsplan

Die Beklagte hatte es im Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich abgelehnt, die zur B 6n in der Variante 8 erarbeiteten Unterlagen zu Verkehrsmengen und Verkehrsmengenveränderungen in das Verfahren einzubeziehen (PFB S. 281). Trotz der Monierung in der Klage (S. 41) enthält sie diese Unterlagen weiterhin den Verfahrensbeteiligten und dem Gericht vor.

In der Klageerwiderung hat die Beklagte angeführt, es seien im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans „Testszenarien“ entwickelt und so auch Untersuchungen zu den Auswirkungen einer hergestellten B 6n auf die Verkehrsmengen durchgeführt worden. Dabei sei eine „erhebliche Entlastungswirkung“ für den Verkehr deutlich geworden (26.09.2019, S. 32). Leider hat die Beklagte auch diese Unterlagen weder in das Planfeststellungsverfahren eingebracht noch im laufenden Gerichtsverfahren vorgelegt. Aus den Untersuchungen werden sich gewiss wertvolle Erkenntnisse über den nach Herstellung der B 6n noch verbleibenden Bedarf für die planfestgestellte Autobahn gewinnen lassen, wenn die Beklagte sie denn vorlegen würde.

Beweis:

Untersuchungen zu den Auswirkungen einer hergestellten B 6n auf die Verkehrsmengen in der Neuenlander Straße und Bauabschnitt 2/2 der A 281 (vorzulegen von der Beklagten).

Die Beklagte berichtet, die Verkehrsbelastungen seien nicht so groß, dass aus einer Hauptverkehrsstraße mit überörtlicher Bedeutung eine Zuordnung zu einer niedrigeren Straßenkategorie die Folge sein könne (26.09.2019, S. 32). Doch darum geht es gar nicht. Im vorliegenden Verfahren stellt sich stattdessen die Frage, ob es trotz der Verkehrsbelastungen gerechtfertigt ist, die als Bundesstraße gestaltete Hauptverkehrsstraße durch eine Autobahn zu ersetzen beziehungsweise hochzustufen. Das scheint, wie man die Ausführungen der Beklagten in ihrem Schriftsatz verstehen muss, nach den durchgeführten Untersuchungen nicht der Fall zu sein.

Beweis: Wie oben.

f) Flächennutzungsplanänderung Mai 2014

Das Bundesverwaltungsgericht hatte im ersten Klageverfahren ausdrücklich kritisiert, dass ein verwaltungintern entwickelter Masterplan, der nicht von der Bürgerschaft gebilligt worden war, als Abwägungsmaßstab herangezogen worden sei. Vielmehr sei hierfür der von der Bürgerschaft aufgestellte Flächennutzungsplan maßgeblich,

BVerwG, Urt. v. 24.11.2010 – 9 A 13.09 –, Rn. 58 f.; siehe dazu Klageschrift vom 28. Juni 2019, S. 60.

Inzwischen hat die Bürgerschaft in den Flächennutzungsplan die Südvariante an Stelle der zuvor vorgesehenen Null- bzw. Nordvariante aufgenommen. Obwohl die Berichtserstatterin mit Schreiben vom 26.09.2019 Ziffer 1. die Beklagte um Vorlage des geänderten Flächennutzungsplanes gebeten hatte, hat die Beklagte nur die Begründung übersandt (Anlage B 9).

Möglicherweise befürchtet die Beklagte, dass bei Vorlage der zeichnerischen Darstellung des Flächennutzungsplanes sofort ins Auge springen würde, dass für die geplante B 6n nur der Flughafentunnel und keine östliche Umfahrung des Flughafens festgesetzt worden ist (siehe Klage S. 62 oben).

Beweis:

Beziehung des Flächennutzungsplans (vorzulegen von der Beklagten).

So widersprechen alle Vorbereitungen, die innerhalb des planfestgestellten Projektes für eine künftige Umfahrung des Flughafens getroffen worden sind, wie die Verlängerung des Troges um 80 m und die Freihaltung von „Böschungen“ zur Aufnahme einer künftigen B 6n (siehe dazu unten Rechtsbetroffenheit der Kläger zu 1.-3.), der geltenden Ausweisung des Flächennutzungsplans.

Ausweislich der Begründung zur Flächennutzungsplanänderung für eine Führung des Bauabschnitts 2/2 der A 281 als Südvariante wurde auf die von SHP 2004 vorgenommene Abwägung zurückgegriffen, ohne die dort verwendeten Abwägungsmodelle (mit überzogenen Flächenannahmen für die Nordvariante) und Abwägungskriterien (mit einer nicht näher erläuterten „Masterplantreue“) zu hinterfragen oder zu diskutieren.

Beweis:

Begründung 19. Flächennutzungsplanänderung (Anlage B 9), S. 8-10.

So sind die inhaltlichen Mängel aus der Abwägung SHP auch zu einem inhaltlichen Mangel der Flächennutzungsplanänderung geworden (Klage S. 59 ff.).

Auch im anschließend erstellten Erläuterungsbericht zum vorliegenden Planfeststellungsbeschluss wurde auf die früheren Abwägungen von SHP Bezug genommen und deren Schema einfach übernommen, ohne ihre Grundlagen zu überprüfen und die anzulegenden Kriterien zu hinterfragen. Das entspricht keiner ordnungsgemäßen Abwägung.

Die Kläger beanstandeten im Einwendungsverfahren, dass dieses Vorgehen keiner ordnungsgemäßen Abwägung entspreche, auf die ein Planfeststellungsbeschluss gestützt werden könne,

Schreiben RA Dr. Reich vom 17. Juni 2015, S. 23.

Die Beklagte führt in ihrem Schriftsatz vom 18. November 2019 (S. 8) an, das Entwicklungskonzept Neustadt und die SHP-Untersuchung der Hauptvarianten aus 2004 hätten „keine Relevanz“ für das Planfeststellungsverfahren und seien heute „nicht mehr von Belang“.

Diese Aussage ist falsch, wie der vorbeschriebene Planungsverlauf zeigt, und dient der Vernebelung. Sowohl im Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans (aaO) als auch im Erläuterungsbericht (EB S. 19 unten) und im darauf basierenden Planfeststellungsbeschluss wurde das Ergebnis der Variantenuntersuchung SHP von 2004 einfach kritiklos übernommen, indem die Nullvariante, Nordvarianten und Mittelvariante ausgeschlossen und die weiteren Prüfungen auf Südvarianten eingengt wurden (EB S. 19 unten).

Wie sich nun herausgestellt hat, befinden sich der Masterplan und die Gutachten SHP 2001 und 2004 nicht einmal in den Unterlagen der Anhörungsbehörde und der Planfeststellungsbehörde. Die Beklagte hat die Kritik der Einwender also nicht zum Anlass genommen, die Unterlagen angefangen vom Masterplan über SHP 2001 bis SHP 2004 heranzuziehen und selbst kritisch zu würdigen. Ohne eigene Heranziehung und Auswertung dieser Unterlagen war die Planfeststellungsbehörde nicht in der Lage, die vorgestellte Variantenprüfung und die Auswahl der beantragten Trasse und deren Begründung eigenständig, vollständig und sachgerecht zu prüfen. Die Planfeststellungsbehörde konnte unmöglich feststellen, ob alle entscheidungserheblichen Sachverhalte vollständig ermittelt und sachgerecht in die zu betrachtenden Alternativen einbezogen und erwogen worden waren.

Die im Planfeststellungsbeschluss aufgestellte Behauptung, die Planfeststellungsbehörde habe die untersuchten Alternativen für den BA 2/2 geprüft (PFB S. 45 unten, S. 335), erweist sich als falsch. Sie ist eine rhetorische Standardklausel. Die Planfeststellungsbehörde hat nur referiert, was ihr seitens des Vorhabenträgers vorgegeben worden war (PFB S. 46 bis 48).

g) Planung in Niedersachsen

Es ist auf die bremische Besonderheit hinzuweisen, dass die oberste Landesstraßenbehörde, die Anhörungsbehörde und die Planfeststellungsbehörde allesamt zum Hause des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr gehören. Die bremische Verwaltung ist in diesem Bereich personell schmal aufgestellt. Die Planfeststellungsbehörde war für die Erstellung des Planfeststellungsbeschlusses und für die Ausarbeitung von Textbausteinen auf die Zuarbeit der DEGES angewiesen.

Dies zeigt sich beispielhaft in den Verwaltungsvorgängen des Ordners I: Am 25.01.2017 richtete die Planfeststellungsbehörde zahlreiche Fragen an die DEGES zur Anbindung der B 6n. Mit Mail vom 12.06.2017 übersandte Herr Kück (DEGES) einen „Textbaustein B 6n“. Noch am selben Tag übermittelte Frau Groneberg (Planfeststellungsbehörde) ihren Informationsstand und ihre Gedanken, wie der Forderung, die Planungen für die B 6n nach deren Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans vorzuziehen und zunächst einen Anschluss zur A1 bei Brinkum herzustellen, begegnet werden könne. Es werde viel Zeit kosten, so wolle sie argumentieren, mit Niedersachsen und den betroffenen Gemeinden eine Verständigung über den Verlauf auf deren Gebiet zu erreichen. Mit Mail vom 27.06.2017 bestätigte Herr Kück den Informationsstand zum Sachverhalt und übersandte zu einzelnen Aspekten zwei weitere Unterlagen aus dem Jahr 2009,

siehe Ordner I.

Allerdings versäumte Herr Kück es, Frau Groneberg über die mittlerweile fortgeschrittenen Planungen für die B 6n auf niedersächsischer Seite zu informieren und unzutreffende Annahmen zu korrigieren. So enthält die Begründung zum Planfeststellungsbeschluss den alten Informationsstand, auf niedersächsischem Gebiet fehle eine Verständigung über den Trassenverlauf und die Anschlussstellen, und die falsche Behauptung, das Naturschutzgebiet „Kladdinger Wiesen“ sei dort betroffen (PFB S. 44 f.). Tatsächlich war bereits im Jahr 2013 der Flächennutzungsplan Stuhr geändert und die komplette Strecke der B 6n auf niedersächsischem Territorium planerisch festgelegt worden, und das Naturschutzgebiet „Kladdinger Wiesen“ liegt abseits und ist nicht betroffen (Klage S. 56 ff.).

Aufgrund des in der Verwaltungsakte dokumentierten Hergangs lässt sich zwar nachvollziehen, wie es zu den fehlerhaften Behauptungen in der Begründung zum Planfeststellungsbeschluss kommen konnte. Rechtlich zu entschuldigen sind diese aber nicht.

Es gibt praktisch keine Mitarbeiter, die fachlich in der Lage gewesen wären, die Planung unabhängig kritisch zu überprüfen. Eine unabhängige Prüfung ist allerdings auch nicht gewünscht gewesen, denn es gab die politische Vorgabe seitens der Behördenspitze an den Vorhabenträger, die Anhörungsbehörde und die Planfeststellungsbehörde, das Projekt planfestzustellen.

3. Rechtsbetroffenheit der Kläger zu 1.-3.

a) Künftige B 6n

Die Beklagte hat jetzt erstmals als Anlagen B 7 und B 8 zwei Übersichtslagepläne mit dem Titel FESTSTELLUNGSENTWURF zur „Tunnelquerung B6n“ und zur „Umfahrungsvariante B6n“ vorgelegt, die vom 05.11.2015 datieren. Sie sind als „Unterlage / Blatt-Nr. 16.4/01 NEU“ und „Unterlage / Blatt Nr. 16.3/01 NEU“ bezeichnet. Ausweislich der Nummerierung waren diese Übersichtslagepläne also dazu gedacht, in die Planfeststellungsunterlagen aufgenommen zu werden. Davon wurde jedoch aus hier nicht nachvollziehbaren Gründen abgesehen, obwohl eine Einbeziehung im Rahmen der ersten ergänzenden Auslegung vom 16. Dezember 2015 bis 15. Januar 2016 (PFB S. 6 und 72) ohne Weiteres möglich gewesen wäre.

Im Planfeststellungsbeschluss geht die Nummerierung der Anlagen zu Ziffer 16 nur bis 16.1.2, also ohne die Unterlagen 16.3 und 16.4. Diese wurden (wie wohl auch eine Unterlage 16.2) bewusst der Öffentlichkeit und den Einwendern vorenthalten, um sie der öffentlichen Wahrnehmung und Debatte zu entziehen.

Bei der vom Unterzeichner durchgeführten Akteneinsicht lagen die beiden Pläne vor, allerdings auf einem separaten Hefter, nicht in einem Ordner, so dass sie sich vermutlich nicht in den dem Gericht zur Verfügung gestellten Ordnern der Anhörungsbehörde und Planfeststellungsbehörde befinden. Deshalb wurden sie ja jetzt erst auf Anforderung als Anlagen B 7 und B 8 nachgereicht.

Im Planfeststellungsfeststellungsbeschluss ist davon die Rede, dass es eine Planung im Lage- und Höhenplan sowie im Querschnitt zur Prüfung der beiden Varianten gebe (PFB S. 134). Es hat den Anschein, als sollten die beiden nun vorgelegten Übersichtslagepläne dem im Planfeststellungsbeschluss erwähnten Nachweis dienen, dass Anschlüsse der B 6n an die planfestgestellte Trasse möglich seien, doch das ist Spekulation. Die Beklagte hat sich dazu nicht erklärt. Sie hat auch keine Höhen- und Querschnittspläne vorgelegt und keine weiteren Erläuterungen gegeben. Die jetzt vorgelegten Übersichtslagepläne können also nur ein kleiner Teil der angefertigten Pläne sein.

Beweis: Beziehung der weiteren Pläne von der DEGES.

Zudem soll es eine Prüfung der technischen und richtliniengerechten Umsetzbarkeit der beiden Varianten geben (PFB S. 44 Zeile 4, S. 134) geben. Das entspricht der Behauptung im Textbaustein DEGES vom 12.06.2017 im Ordner I.

Beweis: Beziehung der Prüfungsunterlagen von der DEGES.

Dazu hat die Beklagte weiterhin Nichts vorgelegt. Da solche Dokumente nicht öffentlich ausgelegt wurden und sich auch nicht in den Unterlagen der Anhörungsbehörde oder der Planfeststellungsbehörde befinden, ist davon auszugehen, dass sich die Planfeststellungsbehörde insoweit auf die informatorische Zuarbeit des Vorhabenträgers verlassen und die technische und richtliniengerechte Umsetzbarkeit unterstellt, aber nicht eigenständig geprüft hat.

aa) Tunnelquerung mit Bauabschnitt 2/2 im Gegensatz zur Variante 8

Der Übersichtslageplan Tunnelvariante, Anlage B 7, zeigt eine Anbindung der B 6n an den planfestgestellten Abschnitt 2/2 der A 281 mit einem „Ohr“. Demnach erhielte die B 6n keine direkte Fahrbeziehung in Richtung Westen zum Güterverkehrszentrum, sondern würde umständlich über das „Ohr“ mit einer 270 °-Drehung an die planfestgestellte Autobahn angeschlossen. Das „Ohr“ und eine daran angelehnte Zufahrt zur B 6n würden genau über das Grundstück der Kläger zu 1. bis 3. führen,

Übersichtslageplan Tunnelvariante, Anlage B 7.

Dieser Plan entspricht ungefähr einer Variante, die vom *ersten* Runden Tisch im Jahr 2009 als Variante I beschlossen wurde.

Nach diesem Plan würde das Grundstück der Kläger zu 1. bis 3. also für einen Anschluss der B 6n an die planfestgestellte Trasse zusätzlich zur bereits planfestgestellten Flächenentziehung dauerhaft um weitere Flächen enteignend in Anspruch genommen.

Nachdem die erste Planung für den Bauabschnitt 2/2 der A 281 vor dem Bundesverwaltungsgericht gescheitert war, berief der Bremer Senat einen *zweiten* Runden Tisch ein, der die Variante 8 entwickelte. Danach würde A 281 in einem s-förmigen Bogen zur Neuenlander Straße hin verschwenkt. Die Verknüpfung zwischen dem Bauabschnitt 2/2 der A 281 und der B 6n würde im Wesentlichen auf dem ehemaligen Hornbach-Grundstück stattfinden. Die Grundstücke XY und der Kläger zu 1.-3. bräuchten nicht in Anspruch genommen zu werden. Vom Grundstück der Kläger zu 1. bis 3. würden allenfalls kleine Ecken in Anspruch genommen,

Skizze „Variante 8“ im Abschlussbericht des zweiten Runden Tisches vom 27.04.2011 (vorgelegt als Anlage K 15), S. 16.

Der zweite Runde Tisch hat die Variante 8 bei Betrachtung der städtebaulichen, verkehrlichen und Umwelt-Auswirkungen von allen Varianten am besten bewertet, auch besser als eine Weiterführung der Autobahn nach Osten über die Grundstücke der Kläger zu 1.-3. und XY,

aaO, S. 6.

Verkehrlich hätte die Variante 8 den Vorteil, dass die B 6n in ihrer Hauptfahrbeziehung von Süden nach Westen eine direkte Führung erhielte. Hingegen würde der Verkehr bei nachträglicher Herstellung der Tunnelvariante gemäß dem Übersichtslageplan Anlage B 7 umständlich über ein „Ohr“ geleitet. Dieses würde den von Süden kommenden Verkehr zu einer massiven Verringerung der Geschwindigkeit zwingen, seine Fahrstrecke deutlich verlängern und die Attraktivität für den Durchgangsverkehr deutlich verringern.

Die direkte Fahrbeziehung der Variante 8 wäre nicht nur für den fließenden Verkehr vorteilhaft, sondern würde es gleichzeitig mit sich bringen, dass das Grundstück der Kläger zu 1. bis 3. nicht in Anspruch genommen werden müsste.

Die Beklagte hat in ihrer Planfeststellung nicht berücksichtigt, dass die Führung der Autobahn A 281 östlich vom Hornbach-Gelände über die Grundstücke der Kläger zu 1.-3. und XY hinweg nicht nur die im Planfeststellungsbeschluss enthaltenen Grundstücksinanspruchnahmen mit sich bringen würde, sondern auch einen Zwangspunkt schafft, der eine künftige Anbindung einer Tunnelvariante der B 6n in der Form eines „Ohres“ und damit eine zusätzliche Inanspruchnahme des Grundstücks der Kläger zu 1. bis 3. nach sich zieht. Dieser Zwangspunkt könnte bei einer Anbindung der künftigen B 6n in Form der Variante 8 vermieden werden.

Die Kläger haben vorgetragen, dass die von Westen kommende Autobahn bis zum Hornbachgelände in Hochlage auf einem Damm geführt werden und dieser mit hydraulisch gebundenen Tragsäulen stabilisiert und mit einer Geotextilarmierung als Träger für die Fahrbahnen versehen werden soll. Diese bauliche Gestaltung könne nur mit schwerem Gerät gebrochen werden. Wenn die Autobahn auf einem längeren Abschnitt vom hochliegenden Damm in eine tiefer liegende Fahrbahn eines Flughafentunnels überführt werden sollte, würde dies einen erheblichen technischen und finanziellen Aufwand bedeuten, der schon im Rahmen der vorliegenden Planfeststellung bedacht und abgewogen werden müsse (28.06.2019, S. 53).

Um solche Gesichtspunkte, die sich auf eine künftige Anbindung der B 6n auswirken, fachkundig aufarbeiten zu können, bedarf es der Vorlage der einschlägigen Baugrundgutachten (28.06.2019, S. 12), insbesondere

Beweis:

Vorlage der Berichte des Instituts für Geotechnik von 2010 und 2014 durch die Beklagte.

Die Beklagte hat sich nicht dazu geäußert, warum diese Unterlagen nicht im Planfeststellungsverfahren ausgelegt worden sind, und sie hat diese Gutachten auch nicht jetzt im Gerichtsverfahren nachgereicht (18.11.2019, S. 9).

Es reicht im vorliegenden Fall nicht aus, wenn die Beklagte nur einen Nachweis führen will, dass eine künftige B 6n überhaupt mit der A 281 verknüpft werden könnte. Vielmehr ist zu beachten, dass mit einer optimierten Gestaltung des Bauabschnitts 2/2 der A 281 in Form der Variante 8 eine Anbindung der Tunnelvariante B 6n ermöglicht wird, die eine künftige zusätzliche Inanspruchnahme des Grundstücks der Kläger zu 1. bis 3. vermeidet.

Wenn der Tunnel für die B 6n hergestellt würde – was zunächst auch durchaus in einer zweispurigen Führung möglich wäre –, würde der Verkehr auf der Neuenlander Straße zwischen dem Hornbachgelände und der Kreuzung Kattenturmer Heerstraße reduziert. Es würde nur noch der Verkehr Richtung Hamburg / Hannover weiter über die Neuenlander Straße und den Autobahnzubringer Arsten zur A 1 fließen, der Verkehr Richtung Kreis Diepholz und Richtung Osnabrück - Münster - Dortmund - Ruhrgebiet hingegen würde über die B 6n nach Brinkum und zur A 1 abzweigen. Die Beklagte hat selbst in ihrer Klageerwiderung eingeräumt, dass eine „erhebliche Entlastungswirkung“ für die Neuenlander Straße anhand von Untersuchungen ermittelt worden sei (12.09.2019, S. 32).

Beweis:

Untersuchungen zu den Auswirkungen einer hergestellten B 6n auf die Verkehrsmengen in der Neuenlander Straße und Bauabschnitt 2/2 der A 281 (vorzulegen von der Beklagten).

Die „Rückwirkung“ der Tunnellösung auf die Frage, ob ein Bauabschnitt 2/2 der A 281 nach der Herstellung des Tunnels überhaupt noch in ganzer oder halber Länge oder gar nicht notwendig wäre, ist im vorliegenden Verfahren zwingend zu beachten. Bei einem Bau des Tunnels in Verbindung mit der Variante 8 würde sich der Millionen Euro teure Abriss und Neubau des Trogtunnels unter der Kreuzung Neuenlander Straße / Kattenturmer Heerstraße erübrigen. Daher ist der Bauabschnitt 2/2 der A 281 nicht als statische Vorgabe für künftige Anschlussmöglichkeiten einer B 6n zu betrachten, sondern es sind die Rückwirkungen des Baus einer B 6n auf die Möglichkeiten zur Gestaltung der west-östlichen Verkehrsführung zu untersuchen und abzuwägen.

Umgekehrt ist zu beachten, dass die öffentlichen Gelder, die im Fall einer Beibehaltung des bestehenden Trogbauwerkes unter der Kreuzung Neuenlander Straße / Kattenturmer Heerstraße eingespart werden, in den Tunnel für die B 6n investiert werden können. Außerdem kann eine Führung des Verkehrs im 2. Bauabschnitt im Zuge der Variante 8 eine künftige zusätzliche Inanspruchnahme des klägerischen Grundstücks vermeiden. Somit können sich verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten der west-östlichen Verkehrsführung auch auf den künftigen Anschluss der B 6n und die davon betroffenen öffentlichen und privaten Belange auswirken.

Das zeigt sich eindrücklich an der Variante 8 im Vergleich zu den beiden Varianten der Anlagen B 7 und B 8: Indem der von Westen auf der planfestgestellten Trasse heranzuführende Autobahnverkehr nicht weiter entlang der Flughafengrenze über die Grundstücke der Kläger zu 1.-3. und XY geleitet, sondern auf dem Hornbach-Grundstück mit der Neuenlander Straße verknüpft wird, wird die von der Stadtbürgerschaft beschlossene Tunnelvariante der B 6n optimal in direkter Verkehrsführung an die A 281 angeschlossen. Dann bleiben die Grundstücke der Familien der Kläger zu 1.-3. und XY verschont, und zugleich werden all die anderen städtebaulichen Vorteile der Tunnellösung realisiert. Die vorliegende Planung, die diese Zusammenhänge außer Acht lässt, wird nicht dem Gebot der Konfliktbewältigung gerecht.

bb) Umfahrung des Flughafens

Bei der Umfahrungsvariante sieht die Planung auf der nördlichen Seite eine langgezogene Trasse von der B 6n auf die planfestgestellte Autobahn vor, die parallel neben die planfestgestellte Zufahrt gelegt und erst weiter westlich auf die Autobahn geleitet werden soll, und auf der südlichen Seite eine weitere langgezogene Trasse, die von der planfestgestellten Autobahn auf die B 6n führen soll,

Übersichtslageplan Umfahrungsvariante, Anlage B 8.

Bei genauer Betrachtung dieses Übersichtslageplans der Umfahrungsvariante und einem Abgleich mit dem Lageplan der Planfeststellung zeigt sich, dass die nördliche Abfahrt von der B 6n zwischen der geplanten Zufahrt und dem Wirtschaftsweg genau dort verlaufen soll, wo nach der Planfeststellung ein 4 bis 5 m breiter grün gezeichneter Böschungstreifen vorgesehen ist. Entsprechend soll die südliche Zufahrt auf die B 6n zwischen der geplanten Abfahrt und dem südlichen Wirtschaftsweg genau dort verlaufen, wo nach der Planfeststellung ein 3 m breites Bankett und ein 4 bis 5 m breiter Böschungstreifen vorgesehen ist,

Lageplan U05_LP_1000_02_HELLBLAU-G

Die vermeintlichen „Böschungstreifen“ erweisen sich unter diesem Gesichtspunkt nicht als notwendige bauliche Nebenanlagen der Autobahn, sondern als Platzhalter für die geplante Ostumfahrung des Flughafens!

Beweis: Sachverständigengutachten.

So hat die Beklagte im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss klammheimlich eine spätere Ostumfahrung des Flughafens vorbereitet, ohne dies nach außen hin bekannt zu geben. Für die Kläger zu 1. bis 3. bedeutet dies, dass von ihrem Grundstück ein Streifen in der Breite von 4 bis 5 m für die nördliche Böschung und ein Streifen in der Breite von 4 bis 5 m für die südliche Böschung, also ein Streifen in der Gesamtbreite von 8 bis 10 m auf etwa 200 m Länge, mithin eine Fläche von knapp 2.000 qm weggenommen werden soll, obwohl dies bautechnisch für den Bauabschnitt 2/2 der A 281 nicht notwendig ist. Diese Flächeninanspruchnahme lässt sich nur mit der Vorbereitung auf eine spätere Ostumfahrung der B 6n erklären!

Beweis: Wie oben.

Die Beklagte hat die Übersichtslagepläne für die beiden Anschlussvarianten (Anlagen B 7 und B 8) nur in Ausdrucken, nicht als elektronische Dateien zur Verfügung gestellt und dies mit der „Dateigröße“ erklärt (18.11.2019, S. 7). Die Dateigröße scheint vorgezogen, da die Dateien gewiss nicht so groß sind, dass ein Versand über das elektronische Anwaltsfach ausgeschlossen wäre. Naheliegend ist ein anderer Grund:

Die elektronischen Dateien der Anlagen B 7 und B 8 lassen präziser als die Ausdrücke erkennen, dass die Zu- und Abfahrten der B 6n in der Umfahrungsvariante genau auf den vermeintlichen „Böschungstreifen“ geführt werden sollen, dass also diese Streifen als Platzhalter für die künftige Umfahrung des Flughafens dienen.

Beweis:

1. Beziehung der elektronischen Dateien (Anlagen B 7 und B 8),
2. wie oben.

Der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde haben diese Freiräume für eine Umfahrung des Flughafens bereits in die Planung eingearbeitet, dies aber nicht kundgetan und auch nicht die daraus folgende Konsequenz offengelegt, dass das Grundstück der Kläger zu 1. bis 3. stärker in Anspruch genommen wird, als es bautechnisch allein für die Autobahn erforderlich wäre. Aufgrund dieser mangelnden Transparenz fehlt im Planfeststellungsbeschluss die gebotene Abwägung, ob eine Inanspruchnahme des klägerischen Grundstücks für diesen Zweck erforderlich, geboten und verhältnismäßig ist, insbesondere vor dem Hintergrund der von der Stadtbürgerschaft beschlossenen und im Flächennutzungsplan allein ausgewiesenen Tunnelvariante. Der Planfeststellungsbeschluss leidet deswegen an einem zentralen Abwägungsmangel.

b) Zu- und Abfahrten, Nothaltebuchten

Die Kläger haben vorgetragen, dass die Zu- und Abfahrten, an deren Anfang bzw. Ende die Nothaltebuchten geplant seien, übermäßig lang konzipiert worden seien, um später Anschlüsse einer Ostumfahrung des Flughafens zu ermöglichen (RA Dr. Reich, 05.09.2019, S. 6 f.).

Dazu äußert sich die Beklagte nur höchst allgemein dahingehend, dass „die einzuhaltenden Parameter“ die örtliche Lage der Nothaltebuchten bedingen. Dabei nennt sie ein Sammelsurium von Parametern wie Beginn der Ein- und Ausfahrten, Länge des Troges, baugrundtechnische und wassertechnische Erfordernisse, Längsneigung des Troges, Einhaltung der Anflug- und Abflughöhenbegrenzungen, ohne dass zu erkennen wäre, wie sich diese Parameter jeweils ausgewirkt hätten. Nur eines stellt die Beklagte in Abrede, nämlich dass die mögliche Form einer Ostumfahrung einen Einfluss auf die Lage und Länge der Ein- und Ausfahrten gehabt haben könne (18.11.2019, S. 5).

Diese Aussage ist ersichtlich falsch, wie sich an dem nun vorgelegten Übersichtsplan für die Umfahrungsvariante zeigt (Anlage B 7).

Das Bundesverkehrsministerium hatte am 16.07.2012 ausdrücklich schriftlich seine Bereitschaft erklärt, beim Bauabschnitt 2/2 „notwendige Vorleistungen“ für den Anschluss der geplanten B 6n als künftige östliche Umfahrung des Flughafens „zur Gewährleistung der Wirtschaftlichkeit“ zu tragen.

Beweis:

Schreiben BMVBS vom 16.07.2012 (vorgelegt als Anlage K 17).

Später hat das Bundesverkehrsministerium in einem „Gesehen“-Vermerk bestätigt, dass es

„für eine Umfahrungsvariante vom Bund getragene Vorleistungen“

gebe. Die Freie Hansestadt Bremen müsse die Mehrkosten tragen, wenn sie eine andere technische Lösung veranlasse oder diese von ihr zu vertreten sei.

Beweis:

Schreiben des BMVI vom 24.10.2014 (**Anlage K 24**).

Der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde haben im Planfeststellungsverfahren nicht offengelegt, welche Vorleistungen des Bundes für eine Umfahrungsvariante gemeint sind.

Dem Vortrag der Kläger (28.06.2019, S. 54 f.), dass es bei diesen Vorleistungen um die Gestaltung des Trogbauwerkes gehe, welches so geplant worden sei, dass die Anbindung einer Ostumfahrung des Flughafens „auch unter Berücksichtigung von Flugsicherheitsaspekten“ umsetzbar wäre, EB S. 2, ist die Beklagte nicht entgegengetreten. Das kann sie auch nicht, weil ihr Haus selbst dazu detaillierte Informationen gegeben hat:

Der zweite Runde Tisch zum Bauabschnitt 2/2 wurde für den 16.7.2012 zu einer Sondersitzung einberufen, um über die Vereinbarungen zwischen dem Bundesverkehrsministerium und Bremen zur „Variante 4 Süd modifiziert“ informiert zu werden. Den Teilnehmern des Runden Tisches wurde die Möglichkeit eingeräumt, weitere Fragen an die DEGES und die Abteilung V des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr zu stellen, die ihnen später beantwortet werden würden.

Beweis: Protokoll Runder Tisch vom 16.07.2012 (**Anlage K 25**).

Die Vereinigung der Bürgerinitiativen reichte am 1.8.2012 einen Fragenkatalog ein. Das Amt für Straßen und Verkehr, das als Geschäftsstelle des Runden Tisches fungierte, übermittelte ihr am 28.8.2012 per Mail die Antworten. Auf die Frage, um welche Vorleistungen des Bundes für den Anschluss der geplanten B 6n es gehe, wurde geantwortet:

„Es handelt sich dabei um die Verlängerung des Trogbauwerkes. Technisch erforderlich wäre eine Trogbauwerkslänge von ca. 190 m. Um einen möglichen B 6n-Anschluss in diesem Bereich nicht auszuschließen, wurde das Bauwerk um 80 m auf 270 m verlängert. Hierdurch wäre es unter Beachtung der Flugsicherheitsaspekte möglich, später eine B 6n mit der Richtungsfahrbahn in Richtung Flughafen über die A 281 hinweg anzuschließen. Wenn dieses Trogbauwerk nicht in dieser Länge ausgebildet werden sollte, wäre es ungleich schwerer und finanziell deutlich aufwändiger, eine B 6n unter dem dann fertig gestellten BA 2/2 der A 281 durch zu führen. Die für diese Vorleistungen kalkulierten Kosten betragen ca. 3,8 Mio. EUR.“

Beweis:
Fragenkatalog mit den eingefügten Antworten vom 28.08.2012
(**Anlage K 26**), Ziffer 3.

Auf Nachfragen der Vereinigung der Bürgerinitiativen vom 30.08.2012 teilte das Amt für Straßen und Verkehr mit, dass die Querung der B 6n über die Autobahn in Richtung des ehemaligen Schützenhofes erfolgen werde,

Beweis: Mail ASV vom 31.08.2012 (**Anlage K 27**),

also nahe dem Anwesen der Kläger zu 1. bis 3.

Indem der Bund diese Mehrkosten aufwendet, noch ehe eine endgültige Entscheidung über die künftige Führung der B 6n gefallen ist, präjudiziert er wirtschaftlich die künftige Planung zu Gunsten einer Umfahrung des Flughafens und damit gegen den Tunnel, der in der Variante 8 keine oder eine nur äußerst geringe Inanspruchnahme des klägerischen Grundstücks mit sich bringen würde.

Indem die geplanten Zu- und Abfahrten in Vorbereitung auf eine künftige Umfahrungsvariante um etwa 80 m nach Westen verschoben worden sind und zu diesem Zweck eine größere Fläche des klägerischen Grundstücks in Anspruch genommen wird, als es ohne diese Vorbereitungsmaßnahme notwendig wäre, belastet der vorliegende Planfeststellungsbeschluss schon jetzt die Kläger, ohne dass dies offengelegt und abgewogen worden ist. Auch insoweit liegt ein gravierender Abwägungsmangel vor.

c) Lärmschutz

Die im Lageplan U_17.1.3.1 blau dargestellte vorhandene Lärmschutzwand zum Schutz vor dem Lärm startender und landender Flugzeuge beginnt etwa 100 m westlich der westlichen Grundstücksgrenze und verläuft südlich vom Grundstück der Kläger zu 1.-3. bis zur östlichen Grundstücksgrenze.

Die von der Beklagten geplante 5 m hohe Lärmschutzwand beginnt hingegen erst unmittelbar an der westlichen Grundstücksgrenze und endet bereits ca. 60 m vor der östlichen Grundstücksgrenze, wie die Beklagte unter Bezugnahme auf das im Lageplan Ordner 1 Unterlage U05_LP_1000_02_Hellblau-G angeführte Bauwerk Nr. 2429-3 von Bau-km 3+990.005 bis 4+133.907 erklärt hat. Im Westen fehlen 100 m, im Osten fehlen 60 m. Die Beklagte kann nicht ernsthaft behaupten, dass diese Lärmschutzwand damit einen adäquaten Ersatz für die bestehende Lärmschutzwand zur Abschirmung vor startenden und landenden Flugzeugen biete.

Quer zur südseitigen Lärmschutzwand und parallel zur Westseite des klägerischen Grundstücks verläuft gegenwärtig eine 7 m hohe und 25 bis 30 m lange Lärmschutzwand, die dem Schutz vor dem Lärm der westlich gelegenen Zurollbahn dient.

Die Beklagte spricht in ihrem Schriftsatz vom 18. November 2019 von einer „vorhanden gewesenen“ Wand zwischen Toys,„R“Us und Hornbach (S. 3 Abs. 2), die „bereits entfallen“ sei (S. 3 Abs. 5). Unklar ist, ob sie damit eine Wand zwischen den ehemaligen Gebäuden der beiden Einkaufsmärkte meint. Die angesprochene Lärmschutzwand kann nicht gemeint sein. Sie steht weiter südlich, nicht zwischen den ehemaligen Gebäuden, und existiert immer noch. Die Planung sieht aber vor, sie zu beseitigen, was die Beklagte zugesteht, indem sie vorträgt, dass die Wand „entfällt“ (S. 3 Abs. 5).

Weiter behauptet die Beklagte, die geplante Lärmschutzwand entfalte die gleiche Wirkung wie die angesprochene Wand (S. 3 Abs. 2). Auch das ist falsch. Die bestehende Lärmschutzwand steht quer zur geplanten Lärmschutzwand und bietet speziell Schutz vor dem Lärm der westlich befindlichen Zurollbahn. Eine Abschirmfunktion vor diesem Lärm vermag die entlang der südlichen Grundstücksgrenze geplante Lärmschutzwand nicht zu erfüllen.

Das Gebäude von Toys,„R“Us wurde unstreitig nach dem Jahr 2010 abgerissen (Schriftsatz der Beklagten vom 18. November 2019, S. 3 oben). Seither fehlt im nördlichen Anschluss zu der quer von Süden nach Norden verlaufenden ca. 30 m langen Lärmschutzwand der gebotene Schutz vor dem Lärm der Zurollbahn. Die Beklagte hat nicht etwa eingeplant, diesen Schutz im Zuge der Planfeststellung wiederherzustellen. Stattdessen hat sie die westlich vom klägerischen Grundstück in Aussicht genommene Autobahntrasse vollkommen ohne Lärmschutz geplant! Künftig würde erheblicher Lärm also nicht nur von der Zurollbahn, sondern zusätzlich auch noch von der Autobahn aus Richtung Westen auf das klägerische Grundstück einwirken – ohne jeden geeigneten Lärmschutz!

Die Kläger haben vorgetragen, dass sämtliche Lärmberechnungen für den von Westen kommenden Lärm obsolet seien, weil sie noch von der Existenz des Gebäudes von Toys,„R“Us ausgegangen seien (Schriftsatz RA Dr. Reich vom 05. September 2019, S. 5).

Dem ist die Beklagte nicht entgegengetreten. Weder hat sie vorgetragen, dass die Gutachten bereits den Abriss des Gebäudes bedacht und berücksichtigt hätten, noch hat sie neue Immissionsberechnungen vorgelegt.

Die Beklagte will sich großzügig zeigen, indem sie die auf dem klägerischen Grundstück vorhandene Holzwand nach Norden verlängern. Die Holzwand bietet aber keinen Lärmschutz, wie auch die Beklagte einräumt (18.11.2019, S. 4).

Die Beklagte meint, die Zusage sei im Planfeststellungsbeschluss enthalten (PFB S. 183) und werde in die Ausführungsplanung übernommen (18.11.2019, S. 3). Deswegen bestehe kein Zweifel an der Zusage (S. 4). Der Begründung im Planfeststellungsbeschluss kommt aber nur eine erläuternde, keine rechtsbegründende Funktion zu. Der Schriftsatz der Beklagten nimmt nur auf den Planfeststellungsbeschluss Bezug. Dem Schriftsatz ist daher ebenfalls keine verbindliche Zusage zu entnehmen.

Die Unterhaltungslast für die Grundstückseinfriedung soll nach den Vorstellungen der Beklagten bei den Klägern liegen. Die Beklagte weigert sich, die Unterhaltungspflicht zu übernehmen. Da hört also das angebliche Entgegenkommen der Beklagten auf.

Zwar räumt die Beklagte ein, dass es eine verbindliche Zusage für die Unterhaltung der Lärmschutzeinrichtung gegeben habe. Diese habe sich aber nur auf die außerhalb des Grundstücks befindliche Lärmschutzwand bezogen (18.11.2019, S. 4). Indem die Lärmschutzwand beseitigt wird, soll also die Unterhaltungspflicht für jegliche Ersatzvorrichtungen entfallen. Das ist nicht folgerichtig. Soweit die Beklagte verpflichtet ist, Ersatz für existierenden Lärmschutz zu schaffen, gehört dazu selbstverständlich auch die Übertragung der Unterhaltungspflicht von der entfallenden Schutzanlage auf die neu zu schaffende Schutzanlage.

4. Rechtsbetroffenheit der Klägerin zu 4.: Verkehrslärm

Als Anlagen B 5 und B 6 hat die Beklagte zwei Pläne zur Markierung der Grundstücke der Kläger zu 4. und 5. vorgelegt. Dabei hat sie aber deren Namen vertauscht. Wo in der Anlage B 5 „Klägerin zu 4.“ steht, muss es „Klägerin zu 5.“ heißen, und wo in der Anlage B 6 „Klägerin zu 5.“ steht, muss es „Klägerin zu 4.“ heißen.

Die Rechtsbetroffenheit der Klägerin zu 4. ergibt sich daraus, dass die planfestgestellte Verkehrsführung keine Verkehrsbelastung ihres Wohngebietes bewirkt, sondern zu einer Zunahme des Verkehrs führt, die den ohnehin schon über der Schwelle der Gesundheitsgefährdung einwirkenden Verkehrslärm noch zusätzlich erhöht (Klage S. 3 ff.).

5. Rechtsbetroffenheit der Klägerin zu 5.: B 6n Umfahrungsvariante

Das Grundstück der Klägerin zu 5. wird dem von der geplanten Autobahn ausgehenden Lärm ausgesetzt sein, der zusätzlich zum starken Fluglärm einwirken wird.

Außerdem, und noch wesentlich gravierender, wird sich die Umfahrungsvariante des Flughafens auswirken, die vom vorliegenden Planfeststellungsbeschluss präjudiziert wird (siehe oben zu den Klägern zu 1.-3.). Es ist mit einer Inanspruchnahme von Grundstücksflächen und mit starken Lärmbeeinträchtigungen zu rechnen.

An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass die Beklagte mit dem Übersichtslageplan Anlage B 8 eine „falsche“ Umfahrungsvariante B 6n vorgelegt hat. Sie ist falsch, weil sie nicht der Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan und der darin zum Ausdruck gebrachten Planung entspricht.

In die Prüfung des zweiten Runden Tisches zum Bauabschnitt 5 / B 6n wurden zwei Umfahrungsvarianten einbezogen. Nach der Variante III würde die Strecke innerhalb des südöstlichen Flughafengeländes geführt und dort zunächst in offener Bauweise hergestellt und anschließend aus Gründen der Flugsicherheit überdeckelt. Aufgrund der Überdeckelung erwies sich diese Variante als wesentlich teurer als die Variante IV.

Die Variante IV würde außerhalb des Flughafengeländes geführt, dort aber zahlreiche Wohn- und Kleingartengrundstücke in Anspruch nehmen und den Abbruch von 5 Wohnhäusern und 31 Kleingärten erfordern. Die beiden Varianten sind in den

A + S Consult Unterlagen 7 Blatt Nr. 3 und Blatt Nr. 4 (Anlagen wie oben)

dargestellt (vgl. Klage S. 48).

In der Variante III würde die Wolfskuhlensiedlung geschont, doch würde dies zu Lasten des Flughafens gehen. Die planfestgestellten Betriebsflächen des Bremer Flughafens würden dauerhaft in Anspruch genommen. Dadurch würden die Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens eingeschränkt. Der Flugbetrieb würde während der oberirdischen Bauarbeiten auf dem Flughafengelände massiv beeinträchtigt. Aus diesen Gründen und nicht zuletzt wegen der erheblichen Mehrkosten ist es sehr zweifelhaft, ob die Variante III überhaupt realisiert werden kann.

Da die Variante IV wesentlich preisgünstiger ist, wurde nur diese Variante ausgewählt und alternativ neben zwei Tunnelvarianten für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Die Führung als Variante IV ergibt sich aus dem Übersichtsplan, der den Anmeldeunterlagen beigelegt ist und die Trasse eindeutig außerhalb der südöstlichen Grenzen des Flughafengeländes darstellt, sowie aus dem Fachbeitrag zur Variantenuntersuchung der Planungsgruppe Grün GmbH mit der ausgewählten Variante IV und der angeführten Kostenschätzung, die dem seinerzeit mitgeteilten Preis für die Variante IV und nicht dem höheren Preis der Variante III entspricht.

Beweis:

1. Beiziehung der B 6n-Anmeldungen von 2013 zum Bundesverkehrswegeplan, Projektdossier B6n-G11-HB-NI (S. 7, 18 und Anlage 1),
2. Lageplan, im Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030 www.bvwp-projekte.de/strasse/B6n-G11-HB-NI-T2-NI-T1V-HB/B6n-G11-HB-NI-T1V-HB.html
3. Beiziehung des vollständigen Gutachtens A + S Consult, jeweils vorzulegen von der Beklagten.

Die Beklagte hat nun aber als Anlage B 8 einen Übersichtslageplan vorgelegt, in dem die Umfahrv Variante nicht etwa in der zum Bundesverkehrswegeplan angemeldeten und darin aufgenommenen Variante IV, sondern in der nicht angemeldeten Variante III dargestellt wird. Die Variante III würde keine Inanspruchnahme von Wohngrundstücken und Kleingärten im Bereich der Wolfskuhlensiedlung mit sich bringen. Durch die Vorlage eines Übersichtslageplanes mit der falschen Variante III wird das Gericht über die zu erwartenden Auswirkungen der Umfahrv Variante getäuscht. Die Variante IV würde sich für die betroffenen Anwohner und Kleingärtner wesentlich stärker auswirken, als es nach der Variante III den Anschein hat.

Die Verheimlichung der städtebaulichen Auswirkungen der Variante IV hat System: Im „Projektinfo“ des Projektinformationssystems (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan werden unter Ziffer „2.10 Städtebauliche Beurteilung (Modul D)“ der notwendige Abbruch von 5 Wohnhäusern und 31 Kleingärten und die Verlärmung der Wolfskuhensiedlung und der verbleibenden Kleingärten mit keinem Wort erwähnt.

Zum Thema „Beeinträchtigungen mit der Hauptwirkung im Straßenraum“ („Straßenraumeffekte“) heißt es nur allgemein, dass sich zusätzliche Belastungen innerorts auf 500 m einstellen, und wörtlich:

„Die Belastungen führen in keinem Fall zu signifikanten nachteiligen Wirkungen“.

Beeinträchtigungen, die zu qualitativen Abwertungen der Straßenrandnutzung führen können („Sanierungseffekte“) oder Wirkungen auf benachbarte Siedlungsareale („Flächen- und Erschließungseffekte“) haben, werden komplett in Abrede gestellt.

Der Beeinträchtigungsgrad betreffend Straßenraumeffekte, Sanierungseffekte und Flächen- und Erschließungseffekte wird jeweils mit 0,0 % angegeben.

Beweis:

Projektinfo unter www.bvwp-projekte.de/strasse/B6n-G11-HB-NI-T2-NI-T1V-HB/B6n-G11-HB-NI-T1V-HB.html

Diese Bewertungen stehen in klarem Widerspruch zu dem ausführlichen Gutachten von A + S Consult, welches nach Aufnahme der Örtlichkeiten und gründlicher Aufarbeitung des Sachverhaltes zu dem eindeutigen Ergebnis kam, dass die Umfahrvvariante IV erhebliche städtebauliche Nachteile mit sich brächte, die mit einer Tunnellösung vermieden werden können.

6. IVV Nutzen-Kosten-Berechnung

In den Unterlagen der Planfeststellungsbehörde befinden sich 7 Blätter der Ingenieurgruppe IVV aus Dezember 2016 betreffend eine Nutzen-Kosten-Berechnung. Es ist unklar, wie diese Blätter zur Akte der Behörde gelangt sind. Ein erläuterndes Anschreiben fehlt.

Welche Funktion den Blättern zukommt und von wem und in welchem Verfahrenszusammenhang sie in Auftrag gegeben, verfasst und verwendet worden sind, ist unklar. Es hat den Anschein, als handele es sich bei den 7 Seiten um Folien aus einer Präsentation.

Da die Blätter bereits im Dezember Jahr 2016 vorlagen (PFB S. 137), hätten sie in die zweite ergänzende Auslegung vom 21.02.2017 (PFB S. 73) oder jedenfalls in die dritte ergänzende Auslegung vom 19. Februar 2018 (PFB S. 74) einbezogen werden können, zumal eine Nutzen-Kosten-Berechnung für den Bauabschnitt 2/2 von vielen Einwendern und auch den Klägern immer wieder gefordert worden war. Dies ist nicht geschehen. Gleichwohl hat die Beklagte wiederholt auf diese Berechnung Bezug genommen und sie zur Begründung ihrer Abwägung herangezogen (PFB S. 59 und 137). Dies ist zu beanstanden. Den Einwendern wurde damit die Möglichkeit genommen, auf Mängel und Defizite dieser Unterlage hinzuweisen (Klage S. 14, S. 28 f.).

Die Kläger haben bereits in der Klage vorgetragen, dass die Berechnung wegen der hohen Baukosten, der langen Bauzeit und des minimalen Reisezeitgewinns nicht stimmen könne (S. 29). Nachdem der Unterzeichner die 7 Blätter nun zur Einsicht erhalten hat, muss er konstatieren, dass neben einem Deckblatt und 5 Skizzen mit wenigen Verkehrsdaten nur eine einzelne Seite mit einer Vielzahl von monetarisierten Kosten- oder Nutzenbeträgen existiert, deren Herkunft und Berechnung nicht erläutert ist. Zu keiner einzigen Zahl findet sich eine Erklärung, welche Parameter und Informationen ihr zugrunde liegen.

Die 5 Skizzen und das einzelne Blatt mit Zahlen erfüllen nicht einmal ansatzweise die Anforderungen an ein nachvollziehbares Gutachten. Diese Unterlage ist gänzlich ungeeignet, um als Rechtfertigung für das planfestgestellte Vorhaben und Begründung für den Planfeststellungsbeschluss zu dienen.

Die Anfertigung der Skizzen erfolgte ohne die gebotene Sorgfalt. So wird in der ersten Skizze, die sich auf „Kfz-Verkehr“ bezieht, die Zählmenge in „Lkw/Werktag“ angegeben, und in der vierten Skizze, die sich auf „Lkw-Verkehr“ bezieht, die Zählmenge als „Kfz/Werktag“ bezeichnet. Das passt jeweils nicht zusammen.

Die in den Skizzen angeführten Zahlen zum Kfz-Verkehr weichen extrem von den sonstigen Verkehrsprognosen IVV ab, wie sie beispielsweise in der „Aktualisierung Verkehrsprognose“ IVV Dezember 2018 (Unterlage U_22 in Ordner 7), Tabelle Anlage A-4.2 aufgeführt sind. In den Skizzen IVV 2016 werden die Verkehrszahlen für Werktage angegeben. Dem müssten in der Verkehrsprognose von 2018 die Belastungen DTV-NW entsprechen (U_22, S. 11).

Bezugsfall auf der Neuenlander Straße

IVV Dezember 2016 für 2030	68.000 Kfz
IVV Dezember 2018 für 2025	59.100 Kfz

Planfall auf der Neuenlander Straße

IVV Dezember 2016	18.000 Kfz
IVV Dezember 2018	11.300 Kfz

Planfall auf der A 281	
IVV Dezember 2016	55.000 Kfz
IVV Dezember 2018	54.200 Kfz
Bezugsfall Kattenturmer Heerstraße	
IVV Dezember 2016 für 2030	18.000 Kfz
IVV Dezember 2018 für 2025	
südlich Zubringer Arsten	31.200 Kfz
südlich Theodor-Billroth-Straße	23.900 Kfz
Planfall Kattenturmer Heerstraße	
IVV Dezember 2016 unleserlich 10.000 (?) oder	18.000 Kfz
IVV Dezember 2018	
südlich Zubringer Arsten	33.900 Kfz
südlich Theodor-Billroth-Straße	24.600 Kfz.

Die Zahlen weichen stark voneinander ab. Die Zahlen IVV 2016 sind nicht schlüssig.

Es ist erklärungsbedürftig, wie insbesondere die stark abweichenden Angaben zur Kattenturmer Heerstraße zustandekommen. In den Planfeststellungsunterlagen wird wiederholt eingeräumt, dass die Kattenturmer Heerstraße und die dort lebenden Menschen schon jetzt weit über Gebühr belastet sind und dringend Verbesserungen notwendig sind. In den von IVV 2016 angeführten Verkehrszahlen und der Nutzen-Kosten-Berechnung wird ausgeblendet, dass die Kattenturmer Heerstraße durch den Bauabschnitt 2/2 sogar noch zusätzlich belastet wird. Im Planfeststellungsbeschluss werden die Anwohner bekanntlich auf eine zukünftige B 6n vertröstet. Verkehrsverlagerungen werden in der Projektbewertung IVV 2016 grafisch nur zwischen der Neuenlander Straße und dem geplanten Bauabschnitt 2/2 dargestellt. Auch die Verkehrszunahme in der Kornstraße wird ausgeblendet. Ausgehend von diesen Verkehrszahlen können negative Auswirkungen auf die benachbarten Wohngebiete in der Nutzen-Kosten-Berechnung nicht berücksichtigt worden sein.

Die Verkehrszahlen von IVV 2016 beziehen sich auf Fahrzeuge pro „Werktag“. Die Bezugsgröße „werktags“ ist sachgerecht, wenn Leistungsfähigkeitsberechnungen von Straßen und Knotenpunkten mit Belastungsspitzen an den Werktagen durchgeführt werden sollen. Nicht sachgerecht ist es jedoch, die hohen werktäglichen Verkehrszahlen auch für die Ermittlung des Nutzens eines neuen Projektes zugrunde zu legen. Dann sind vielmehr die Durchschnittswerte des täglichen Verkehrs (DTV) unter Einbeziehung der Wochenenden und Feiertage anzusetzen.

IVV 2018 hat im Planfall 2030 für den täglichen Verkehr (DTV) für die Neuenlander Straße nur 10.300 Kfz und für den Bauabschnitt 2/2 nur 47.600 Kfz prognostiziert. Nur solche niedrigeren Durchschnittswerte des täglichen Verkehrs wären eine sachgerechte Grundlage für eine Nutzenabschätzung. Durch die Ansetzung der wesentlich höheren Verkehrszahlen pro „Werktag“ wird der Nutzen bei Weitem zu hoch berechnet.

Die in der Akte der Planfeststellungsbehörde aufzufindende Unterlage beantwortet nicht die Frage, wie allein auf der Grundlage von Verkehrsprognosen ein Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt werden kann. Welche weiteren Annahmen für die Berechnungen herangezogen worden sind, ist aus der Akte der Planfeststellungsbehörde nicht zu ersehen.

Dem einseitigen Blatt Papier ist nicht zu entnehmen, wie die Kosten ermittelt worden sind und welche Kostenpositionen in welcher Höhe aufgenommen und auf Jahresbeträge umgerechnet worden sind.

Planungskosten sind zwar aufgeführt. Da es sich um eine Berechnung im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums handelt, dürften jedoch die vom Land Bremen aufzuwendenden Planungskosten nicht darin enthalten sein.

Das Gleiche gilt für die Mehrkosten von ca. 30 Mio. €, die das Land Bremen übernehmen will, um den bisherigen Trog im Kreuzungsbereich Neuenlander Straße / Kattenturmer Heerstraße durch einen bis zum Grundstück Neuenlander Straße XY zu führenden Tunnel zu ersetzen.

Soweit ein angeblicher „Reisezeitgewinn“ monetarisiert wird, ist klärungsbedürftig, auf welche Strecken (nur Bundesstraßen oder auch Nebenstrecken?) er sich bezieht.

Ob die sonstigen Kostenpositionen richtig sind, entzieht sich jeder Nachprüfbarkeit.

Auf der Nutzenseite sticht als größte Position ein vermeintlicher Reisezeitnutzen heraus, der mit der gewaltigen Größe von 7.646,3 Tsd. €/a angegeben wird. Das entspricht der Hälfte des bezifferten Nutzens. Die Position „Reisezeitnutzen“ ist nicht nachvollziehbar. Es ist gänzlich unklar, welche Fahrzeitverkürzungen für welche Verkehrsteilnehmer angesetzt worden und wie diese monetär beziffert worden sind.

Im Planfeststellungsbeschluss hat die Beklagte eingeräumt, dass die Begründung für den Bau des Bauabschnitts 2/2 „nicht der Reisezeitgewinn“ sei (PFB S. 118). Diese Einschätzung ist realistisch, denn die Zeitgewinne sind im Vergleich zum Ist-Zustand minimal und würden, wenn die Rampe am Ende des Bauabschnitts 2/1 endlich so hergestellt würde, wie sie planfestgestellt worden ist, gegen Null gehen. Indem sich die Beklagte auf die Nutzen-Kosten-Berechnung beruft, die einen so hohen Reisezeitnutzen behauptet, handelt sie ihrer Feststellung im Planfeststellungsbeschluss zuwider, wonach die Begründung für den Bauabschnitt 2/2 nicht der Reisezeitgewinn sei.

Verkürzungen von Fahrzeiten führen nicht nur zu einem „Reisezeitnutzen“, sondern auch zu Reduzierungen von Kosten für „Fahrzeugvorhaltung“ und „Betriebsführung“, die in der Aufstellung ebenfalls unter „Nutzen“ verbucht werden. Sie werden in der Kalkulation also de facto mehrfach berücksichtigt, im vorliegenden Fall mit rund einem weiteren Fünftel des vermeintlichen Nutzens. Zusätzlich wird in der Position NTZ auch noch ein monetarisierter Nutzen für die verkürzte Transportdauer von Gütern hinzuge-rechnet.

Nachvollziehbar ist es, wenn in die Berechnung Nutzensteigerungen bei der Zuverlässigkeit und der Verkehrssicherheit eingesetzt werden. Doch wie an anderer Stelle ausführlich dargestellt, können diese Nutzen auch wesentlich kostengünstiger durch die Optimierte Null-Variante oder die Verknüpfung des Bauabschnitts 2/2 mit der Neuen-lander Straße über das Hornbachgelände erreicht werden.

In die Berechnung sind auch angebliche Lärminderungen innerorts eingestellt worden. Hier fragt sich, welcher Personenkreis an welchen Verkehrsstraßen berücksichtigt worden ist. Wie sich am Beispiel der Klägerin zu 4. zeigt, führt die Baumaßnahme durch Verkehrsverlagerungen zu einer Erhöhung des Verkehrslärms in den Wohngebieten. Es wird bestritten, dass diese Effekte von IVV berücksichtigt worden seien.

Nicht berücksichtigt werden bei der Nutzen-Kosten-Berechnung die Belastungen während der mehrjährigen Bauphase, insbesondere während der Sperrung des Tunnels zum Zubringer Arsten. Das Methodenhandbuch zum BVWP sieht das so vor, ist jedoch zu-mindest in diesem Punkt völlig weltfremd. Würden auch die durch die Großbaustelle erzeugten Zeitverluste eingerechnet, so bliebe vom angeblichen Zeitgewinn definitiv nichts mehr übrig.

In der Nutzen-Kosten-Ermittlung ist ausgehend von den Nutzen-Jahresbeträgen ein „Nutzenbarwert“ ermittelt worden. Dieser bezieht sich auf einen längeren durchschnittlichen Nutzungszeitraum. Dessen Dauer ist nicht angegeben worden, lässt sich anhand der Zahlen aber auf 22,42 Jahre berechnen. Dabei wird unterstellt, dass der Nutzen des Bauabschnitts 2/2 über diesen Zeitraum konstant bleiben werde. Davon kann jedoch nicht ausgegangen werden, wenn, wie im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen, eine Bundesstraße 6 neu zur A1 nach Brinkum gebaut werden sollte. Sie wird einen erheblichen Teil des Verkehrs aufnehmen und den Nutzen einer Autobahn zum Zubringer Arsten noch weiter reduzieren.

Falls alle anderen Möglichkeiten, um Verkehrsprobleme zu lösen und Menschen in den Wohngebieten zu entlasten, nicht ausreichen, ist die Schließung des Fernstraßenrings unter dem Flughafen hindurch zur A1 nach Brinkum die einzig sinnvolle und zukunftsfähige Neubaustrecke, bei der ein nachhaltig positives Nutzen-Kosten-Verhältnis erwartet werden kann.

Im Pariser Klimaschutz-Übereinkommen haben sich die Unterzeichnerstaaten, darunter Deutschland, zur Reduzierung von Treibhausgasen verpflichtet. Das Klimaschutzgesetz gibt auch dem Verkehrsbereich rechtlich bindende Quoten der CO₂-Reduzierung auf. Nicht zuletzt deshalb muss auch die Frage beantwortet werden, ob der Bauabschnitt 2/2 einen Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz leistet. Die Kläger können das nicht erkennen – im Gegenteil: Selbst die Nutzen-Kosten-Berechnung kann nicht verschweigen, dass durch den Bauabschnitt 2/2 mehr statt weniger Emissionen erzeugt werden. IVV beziffert den von Emissionen erzeugten Nutzen negativ mit - 375,2 Tsd. €/a. Es ist nicht erkennbar, welche Schadstoffe davon mit welchen Beträgen bei Unterstellung welcher Verkehrszunahme erfasst werden. Möglicherweise hat das Kohlendioxid in dieser Aufstellung noch keinen Preis.

Wenn die Klimaschutzziele wirklich erreicht werden sollen, muss insbesondere der Güterverkehr auf andere Verkehrsträger verlagert werden und auch der individuelle Verkehr auf den Straßen abnehmen. Das Autobahnteilstück zum Zubringer Arsten ist schon jetzt überflüssig. Für die nächsten Generationen wird es zu einer drückenden und anachronistischen Belastung.

7. Erwidern auf den Schriftsatz der Beklagten vom 12. September 2019

Im Hinblick auf den Schriftsatz der Beklagten vom 12. September 2019 bleibt der klägerische Vortrag in vollem Umfang aufrechterhalten. Nur zur Richtigstellung und Ergänzung wird dazu noch Folgendes ausgeführt:

Zu S. 2 ff. – Zweiter Runder Tisch

Die Kläger haben in der Klage S. 40 f. zum *zweiten* Runden Tisch vorgetragen und dessen Abschlussbericht vom 27.04.2011 zum Bauabschnitt 2/2 als Anlage K 15 vorgelegt.

Dieser zweite Runde Tisch wurde im Januar 2011 einberufen. Bei seiner Zusammensetzung spielte es keine Rolle, welche Haltung die herangezogenen Personen zum Autobahnprojekt hatten. Der Runde Tisch war unter diesem Gesichtspunkt nicht paritätisch besetzt. Im Abschlussbericht sind die Teilnehmer aufgelistet (Anlage K 15, S. 19). Die Aufzählung der teilnehmenden Parteien und Institutionen macht deutlich, dass de facto diejenigen in der Mehrheit waren, die in Politik und Verwaltung die bisherigen Planungen zu verantworten hatten oder ein institutionelles Eigeninteresse an einer Autobahn zum Zubringer Arsten besaßen. Lediglich die Bürgerinitiativen und die Ortsämter und Beiräte Neustadt und Obervieland plädierten zu Beginn der Arbeit für einen Verzicht auf den Bauabschnitt 2/2 zum Zubringer Arsten und eine Schließung des Fernstraßenrings mit der B 6n unter dem Flughafen hindurch.

Die Beklagte bezieht sich auf die vom Bremer Senat vorgegebenen Aufgaben für den Runden Tisch (sinngemäß wiedergegeben in Anlage K 15, S. 2). Sie zitiert den einschlägigen Beschluss des Bremer Senats vom 11. Januar 2011 jedoch nicht vollständig. Er lautete weiter:

„Prioritär bleibt für den Senat dabei der zeitnahe Anschluss der Autobahn A 281 an den Zubringer Arsten“,

vgl. Abschlussbericht des *zweiten* Runden Tisches vom 30.04.2011 (nicht vom 27.04.2011, wie in der Klage S. 40 angegeben, Anlage K 15 = Anlage B 1), S. 2.

Weitere Einschränkungen erfuhr der Runde Tisch nach einem Gespräch des Bremer Verkehrsensors mit dem Bundesverkehrsministerium:

„In die Arbeit des Runden Tisches war ferner das Ergebnis des Gespräches von Herrn Senator Dr. Loske in Berlin einzubeziehen, über das dieser dem RT in der Sitzung am 22.02.11 persönlich berichtet hat: Der Parlamentarische Staatssekretär Ferlemann beim BMVBS habe ihm in dem Gespräch am 21.02.11 mitgeteilt, dass der Bund vorrangig an einer zügigen leistungsfähigen Anbindung der A 281 an die Bundesautobahn A 1 über den Zubringer Arsten interessiert ist und keine Übergangslösungen unterstützt“,

aaO, S. 3.

Mit dieser Begründung wurden sogenannte Übergangslösungen wie der Bau der planfestgestellten Auf- und Abfahrt vom Bauabschnitt 2/1 der A 281 zur Neuenlander Straße oder der Bau des Bauabschnitts 2/2 nur bis zum Hornbachgelände mit einer kreuzungsfreien Anbindung an die Neuenlander Straße frühzeitig aussortiert. Das macht deutlich, dass es weder im Bremer Verkehrsressort noch im Bundesverkehrsministerium ein Interesse gab, die real vorhandenen Probleme an der Neuenlander Straße zügig zu lösen, sondern es vorrangig darum ging, um jeden Preis eine Autobahn zum Zubringer Arsten zu bauen. Die Aufgabenstellung des Runden Tisches war also keineswegs ergebnisoffen, wie die Beklagte behauptet (S. 3), sondern unterlag eindeutigen politischen Vorgaben.

Mit dem Ausschluss der oben beschriebenen funktionsfähigen Übergangslösungen wurde gleichzeitig die Möglichkeit versperrt, ohne Zeit- und Problemdruck eine abgestimmte Planung für die Schließung des Fernstraßenrings nach Brinkum mit Anschluss an die A 1 in Richtung Osnabrück - Münster - Dortmund - Ruhrgebiet zu entwickeln.

Das Bundesverwaltungsgericht hatte in der Begründung seines Urteils vom 24.11.2010 ausgeführt, dass sich eine zügige Gesamtplanung der Bauabschnitte 2/2 und 5 angesichts der bei einer getrennten Planung der Abschnitte zu bewältigenden Probleme angeboten hätte. Unter den Bedingungen des seinerzeit geltenden Bundesverkehrswegeplans 2015 mit einem Bauabschnitt 2/2 im vordringlichen Bedarf und dem 5. Bauabschnitt unter der Bezeichnung B 6n im weiteren Bedarf mit Planungsrecht sei eine Planung unter Bildung von Abschnitten jedoch vertretbar (9 A 13.09, Rn. 70). Nach dieser Ende Februar 2011 zugestellten Urteilsbegründung wurde die von Bürgerinitiativen und Beiräten bevorzugte Variante 8 mit einem Bauabschnitt 2/2 bis zum Hornbachgelände und einer daran anschließenden B 6n unter der erweiterten Start- und Landebahn des Flughafens hindurch zur A1 nach Brinkum zwar mitgeprüft, aber unter dem Diktat einer „zügigen“ Lösung für nicht realisierbar erklärt,

aaO, S. 5 f.

Im Vergleich zu den ansonsten vom Runden Tisch erörterten bloßen Streckenvarianten zum Zubringer Arsten schnitt die Variante 8 hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Umwelt und ihrer städtebaulichen Vorteile und verkehrlichen Wirkungen eindeutig am besten ab. Insbesondere würde eine B 6n in der Variante 8 anders als der Bauabschnitt 2/2 auch sofort eine Entlastung der Kattenturmer Heerstraße bewirken.

Die Beklagte rückt jetzt sogar davon ab, dass es sich bei der B 6n um den Bauabschnitt 5 der Autobahneckverbindung handele, und spricht davon, dass sie ein selbstständiges Projekt einer „innerörtlichen Umgehungsstraße“ sei (S. 4).

Die Beschreibung „innerörtliche Umgehungsstraße“ ist insoweit richtig, als es sich um den Neubau einer „Ortsumgehung“ handelt, die einer Beseitigung der bisherigen Ortsdurchfahrt der Bundesstraße 6 auf der Kattenturmer Heerstraße dient und das Wohngebiet Kattenturm entlastet und aufgrund dieser Funktion keiner Linienbestimmung durch das Bundesverkehrsministerium bedarf, § 16 Abs. 1 S. 2 und 3 FStrG (Klage S. 54).

Die Bezeichnung „innerörtliche Umgehungsstraße“ ist jedoch irreführend, soweit die Beklagte damit den Eindruck erwecken will, als hätte die B 6n nur örtliche Auswirkungen, denn der Bauabschnitt 5 (= B 6n) entfaltet erhebliche positive Wirkungen für den regionalen und überregionalen Verkehr im Bremer Süden einschließlich des Fernverkehrs Richtung Osnabrück - Münster - Dortmund - Ruhrgebiet. Dagegen ist der planfestgestellte Bauabschnitt 2/2 lediglich eine „innerörtliche Umgehungsstraße zur Entlastung der Neuenlander Straße“. Ansonsten bringt er keine nennenswerten städtebaulichen und verkehrlichen Entlastungen mit sich.

Trotz der unbestrittenen Vorteile der Variante 8 stimmten die Ortsämter / Beiräte und die Bürgerinitiativen wegen der eingeschränkten Entscheidungsoptionen und mit Rücksicht auf das Interesse anderer Betroffener an einer schnellen Problemlösung der Kompromissvariante 4 Süd mit 400 Meter Tunnel und 200 Meter Trog zu, weil diese von

allen geprüften Verläufen zum Zubringer Arsten die meisten Vorteile und die wenigsten Nachteile aufwies. Voraussetzung dafür war für die Bürgerinitiativen, dass der Runde Tisch noch einmal bekräftigte, dass bezüglich der B 6n

„ausschließlich eine Umsetzung der Bremer Vorzugsvariante (Untertunnelung der Start- und Landebahn des Flughafens Bremen) in Frage kommt“,

also eine B 6n nur als Tunnelvariante und sonst gar nicht zu realisieren sei. Diese Bekräftigung wurde in den Abschlussbericht aufgenommen,

aaO, S. 17.

Die Beklagte hat sich jedoch später über diese Bedingung hinweggesetzt. Sie beruft sich auf das Ergebnis des *zweiten* Runden Tisches, ohne die damit verknüpfte Bedingung einer Festlegung auf die Tunnelvariante zu erfüllen.

Außerdem hat die Beklagte im Sommer 2012 in Absprache mit dem Bund die vom zweiten Runden Tisch beschlossene Variante 4 Süd dahingehend „modifiziert“, dass der Tunnel nicht einmal mehr halb so lang werden soll.

Die Vereinigung der Bürgerinitiativen für eine menschengerechte A 281 hat dieser Reduzierung ausdrücklich nicht zugestimmt, weil dadurch wesentliche Vorteile der vom Runden Tisch empfohlenen Variante 4 Süd hinfällig werden. Sie gab im Rahmen des am Runden Tisch vereinbarten Verfahrens fristgerecht eine entsprechende Stellungnahme ab, worin sie beklagte, dass mit dem Abrücken von den Ergebnissen des Runden Tisches ein Konsens aufgekündigt werde und dies ein Rückschlag für eine qualifizierte Bürgermitwirkung in Planungsprozessen sei.

Beweis:

Stellungnahme der Vereinigung der Bürgerinitiativen vom 14.09.2012 (**Anlage K 28**).

Nicht das ursprünglich einvernehmliche Ergebnis des Runden Tisches, sondern die „Variante 4 Süd modifiziert“ oder genauer „Variante 4 Süd reduziert“ ist zur Grundlage der im Streit stehenden Planfeststellung geworden (PFB S. 49, Klageschrift S. 65 f., siehe Beklagtenschriftsatz vom 18.11.2019, S. 10 f.).

Der Runde Tisch und auch die Bürgerinitiativen waren in ihrer Empfehlung für die Variante 4 Süd auf der Grundlage von Informationen der Planer und der Verwaltung davon ausgegangen, dass die Autobahn inklusive Baurechtschaffung in etwa 7 Jahren fertig sein würde (Abschlussbericht Anlage K 15, Seite 2). Bekanntlich ist erst 8 Jahre später im Mai 2019 der Planfeststellungsbeschluss erlassen worden. Von einer die Empfehlung des Runden Tisches leitenden „zügigen Umsetzung“ kann so sicher nicht gesprochen werden.

Die Variante 8 war 2011 nicht konsensfähig, weil sie unter den Bedingungen des damaligen Bundesverkehrswegeplans als nicht realisierbar erschien. Mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030 steht seit 2015/16 auch die B 6n im vordringlichen Bedarf. Damit gibt es jetzt die vom Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom November 2010 nahegelegte Möglichkeit, den Bauabschnitt 2/2 und den Bauabschnitt 5 der Eckverbindung (= B 6n) gemeinsam zu betrachten und zu planen, damit den Fernstraßenring direkt zur A 1 nach Brinkum zu schließen und die vom zweiten Runden Tisch entwickelte Variante 8 zu verwirklichen.

Die Beklagte spricht im Zusammenhang mit der Umfahrvvariante mehrfach von einer „südlichen“ Umfahrung des Flughafens (S. 4 Abs. 3, S. 5 Abs. 1). Die Umfahrung würde jedoch „östlich“ erfolgen.

Zu S. 8 – Bauzeit

Die Beklagte behauptet, während der mehrjährigen Sperrung des Troges zwischen Neuenlander Straße und Zubringer Arsten werde die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktbereiches trotz der provisorischen Verkehrsführung aufgrund der Einschränkungen der Linksabbiegemöglichkeiten nicht verschlechtert, sondern eher verbessert.

Die vorgesehenen Linksabbiegeverbote bedeuten konkret, dass von der Kattenturmer Heerstraße nicht mehr nach links in die Neuenlander Straße und von der Neustadt nicht mehr nach links auf den Zubringer Arsten abgelenkt werden darf. Die Hoffnung der Verkehrsplaner geht wohl dahin, dass der Verkehr auf den verbleibenden Fahrbeziehungen direkt auf der Kreuzung trotz Rampen und Ampeln leidlich funktionieren werde. Leidtragende wären dann jedoch in jedem Fall die vom Ausweichverkehr in den benachbarten Wohngebieten betroffenen Menschen am Arsterdamm, der Habenhauser Landstraße und vor allem an der schon jetzt stark belasteten Kornstraße. Selbst die DEGES geht hier von einer Verkehrszunahme um 64% aus. Ausschließlich zu betonen, dass der Verkehr noch irgendwie über die Kreuzung komme, ohne die jahrelangen massiven Belastungen für die Menschen zu erwähnen, ist zynisch.

Zu S. 16 ff. – Planrechtfertigung / Planbegründung

Die Beklagte schildert zutreffend, dass die Verknüpfung zwischen dem bereits hergestellten Endstück des Bauabschnitts 2/1 der A 281 und der Neuenlander Straße im Bereich des Neuenlander Rings über Ampelkreuzungen geführt wird (S. 17). Leider kommt es durch die Ampeln in diesem Bereich zu langen Staus auf dem fertiggestellten Endstück des Bauabschnitts 2/1 der A 281 und in der Gegenrichtung auf der Neuenlander Straße. Die Beklagte nimmt diesen Zustand jedoch schon länger als ein Jahrzehnt hin, nur um in der Öffentlichkeit und im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss eine Notwendigkeit für den autobahnmäßigen Ausbau des Bauabschnitts 2/2 behaupten zu können.

Um die Ampelkreuzungen zu beseitigen, bedarf es keiner Autobahn zum Zubringer Arsten, sondern es reicht die Herstellung der 2002 im Zuge des Bauabschnitts 2/1 planfestgestellten ampel- und kreuzungsfreien vierspurigen Auf- und Abfahrt. Im weiteren Verlauf ist die Neuenlander Straße dann ampel- und kreuzungsfrei, und der Fernstraßenring ist de facto zum Zubringer Arsten und zur A 1 geschlossen (Klage S. 18 f.).

Völlig absurd wird die Argumentation der Beklagten bei ihrem Versuch, eine Planrechtfertigung für den Bauabschnitt 2/2 mit den folgenden Worten zu konstruieren:

„Die Kläger verkennen, dass es bei der Aufnahme eines Vorhabens in den Bundesverkehrswegeplan primär gerade nicht darum geht, lokale Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen, sondern vor allem überregionale Anbindungen und Verkehrsverflechtungen unter gesamtwirtschaftlichen Aspekten leistungsstark auszugestalten“ (S. 17).

Die Kläger verkennen dies nicht, sondern im Gegenteil stellen sie maßgeblich auf diesen Gesichtspunkt ab. Genau deshalb haben sie unter Berufung auf die Verkehrsprognose der Ingenieurgruppe IVV dargelegt, dass sich der Bauabschnitt 2/2 nur in einem eng begrenzten Bereich zwischen der Weser, der Habenhauser Brückenstraße, dem Flughafen und der Autobahnabfahrt Bremen-Neustädter Hafen auswirke und dass er keinen Beitrag zur Entlastung der Innenstadt und der Weserbrücken leiste. Seine Wirkung sei rein lokal, weder regional noch überregional noch national sei. Deshalb gebe es für ihn keine Planrechtfertigung (S. 21). Wenn die Beklagte diesen von ihr selbst angeführten Gesichtspunkt ernst nehmen würde, müsste sie eingestehen, dass es keine überregionalen Auswirkungen gibt, die den Plan rechtfertigen könnten.

Die Beklagte hat die Begründung zum Bundesverkehrswegeplan zitiert, wonach sich dieser auf Vorhaben konzentriere, die „großräumig wirksam sind sowie eine wesentlich kapazitätssteigernde bzw. qualitätsverbessernde Wirkung“ entfalten (S. 17). Sie äußert die Auffassung, die Kläger hätten *nicht* hinreichend dargelegt, dass der planfestgestellte Bauabschnitt 2/2 diese Wirkungen *nicht* aufweise.

Abgesehen davon, dass diese Aussage inhaltlich nicht zutrifft, weil die Kläger ihre Darlegungen aus dem Gutachten der Ingenieurgruppe IVV Aachen abgeleitet haben (S. 21), ist auch die Ansicht der Beklagten verfehlt, dass den Klägern insoweit überhaupt eine Darlegungs- und Beweislast zukomme. Nicht die Kläger müssen nachweisen, dass es keine derartigen Wirkungen gebe, sondern die Beklagte muss rechtfertigen, dass der von ihr festgestellte Plan die beschriebenen positiven Wirkungen entfalte. Eine derartige Rechtfertigung hat die Beklagte aber weder im Planfeststellungsbeschluss noch in der Klageerwiderung geliefert. Die Beklagte hat nicht einmal ansatzweise dargelegt, welche großräumige Wirkung und welche kapazitätssteigernde bzw. qualitätsverbessernde Wirkung für einen durchgehenden störungsfreien Verkehr zwischen den bremischen Wirtschaftszentren und dem Zubringer Arsten der Bauabschnitt 2/2 im Vergleich zu den beschriebenen Möglichkeiten einer gezielten Engpassbeseitigung haben soll.

Zu S. 18 f. – Lärm und Schadstoffe

Die Beklagte entnimmt den Lärmkarten und Schadstoffeintragskartierungen „mit einem Blick“, dass der gesamte urbane Raum nördlich der Neuenlander Straße mit der geplanten Südverlagerung profitieren werde (S. 18).

Es reicht jedoch nicht aus, nur *einen* Blick auf die Lärm- und Schadstoffeintragskartierungen zu werfen, um die Wirkungen des Bauabschnitts 2/2 auf die umliegenden Wohngebiete zu erkennen. Bei gründlicherem Studium wird offensichtlich, dass es in der Neustadt und in Obervieland im Wesentlichen zu einer Umverteilung des Verkehrs und der damit verbundenen Belastungen kommt. Keineswegs würde der „gesamte urbane Raum nördlich der heutigen Neuenlander Straße“ von der Autobahn profitieren. So hat die Beklagte nicht bestritten, dass es bei der Klägerin zu 4. und ihren Nachbarinnen und Nachbarn in der Kornstraße nördlich der Neuenlander Straße mit dem Bauabschnitt 2/2 mehr statt weniger Verkehr geben und sich die jetzt schon gesundheitsgefährdende Lärmbelastung noch einmal erhöhen würde.

Die Klägerinnen und Kläger verwahren sich gegen die Aussage der Beklagten, sie stellen ihre individuellen Belange über die Belange einer Vielzahl anderer Menschen. Der Bauabschnitt 2/2 ist überflüssig und stiftet mehr Schaden als Nutzen. Das gesamte Verfahren krankt daran, dass die Beklagte auf Veranlassung des Bundes nicht die für den Fernverkehr und die Stadt gleichermaßen optimale Lösung der Variante 8 verfolgt, sondern einen Plan für einen kostenträchtigen, aber leider nutzlosen Autobahnabschnitt festgestellt hat. Die Kläger vertreten mit ihren Klagen nicht nur eigene Interessen, sondern zugleich das Allgemeinwohl, das mit dem festgestellten Plan unter die Räder der föderalen Bürokratie gekommen ist.

Zu S. 20 ff. – Varianten

Die schriftsätzlichen Ausführungen der Beklagten zur Abschnittsbildung weisen Verständnismängel auf, die sogar noch über den Planfeststellungsbeschluss hinausgehen. Deshalb sollen die Varianten zur Klarstellung noch einmal kurz beschrieben werden:

Optimierte Null-Variante:

Am Neuenlander Ring wird eine vierspurige ampel- und kreuzungsfreie Verknüpfung des Bauabschnitts 2/1 mit der Neuenlander Straße so hergestellt, wie sie 2002 planfestgestellt wurde. Aufgrund der Verknüpfung am Neuenlander Ring wird die Neuenlander Straße zwischen Kirchweg und Neuenlander Ring auf gut 100 Metern stadtauswärts zur Sackgasse. Eine Alternative gibt es über die Autobahnauffahrt Airport-Stadt. Der Verkehr auf der Neuenlander Straße stadteinwärts muss bei einem schon jetzt vorhandenen 6-streifigen Straßenprofil nicht unterbrochen werden und kann störungsfrei weiterlaufen. Ein Ausweichverkehr über die Kornstraße ist daher nicht zu befürchten.

Außerdem wird eine zusätzliche Rechtsabbiegespur von der Neuenlander Straße auf die Kattenturmer Heerstraße geschaffen. Die zusätzliche Rechtsabbiegespur ist auch Teil des Planfeststellungsbeschlusses für den Bauabschnitt 2/2, kann aber unabhängig davon und auch ohne Planfeststellung realisiert werden. Die bisher im Weg stehenden Häuser sind bereits abgerissen worden.

Vor Huckelriede wird der Lärmschutz verbessert, beispielsweise durch Lärmschutzwände, die näher zur Trogstrecke stehen und diese schräg überkragen.

Die Grundstücke der Kläger zu 1. bis 3. und der Familie XY brauchen nicht in Anspruch genommen zu werden.

Variante Bauabschnitt 2/2 bis Hornbachgelände:

Der Bauabschnitt 2/2 wird als Südvariante nur bis zum ehemaligen Hornbachgelände geführt und dort ampel- und kreuzungsfrei an die Neuenlander Straße angeschlossen. Damit erlangt dieses Teilstück einen eigenen Verkehrswert. Ergänzend kann eine zusätzliche Rechtsabbiegespur von der Neuenlander Straße zur Kattenturmer Heerstraße hergestellt und der Lärmschutz vor Huckelriede verbessert werden. Auch damit lassen sich die aktuellen Probleme auf der Neuenlander Straße beseitigen.

Vorteile dieser Lösung sind: Die von der Beklagten (S. 19 unten) angeführten mehr als 30 Millionen Grunderwerbskosten (Airbus, Hornbach, Toys, R Us, Haus Neuenland) wären nicht verloren. Es würde einen durchgehenden fließenden Verkehr vom Güterverkehrszentrum zur A 1 Richtung Hamburg / Hannover geben. Die Bremer Vorzugsvariante der B 6n unter dem Flughafen hindurch könnte nach abgeschlossener Planung angeschlossen werden.

Die Grundstücke der Kläger zu 1. bis 3. und der Familie XY müssten nicht in Anspruch genommen werden.

Variante 8:

Diese Variante entspricht weitgehend der bis 2003 im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Schließung des Autobahnringes unter dem Flughafen hindurch mit einem 5. Bauabschnitt. Jetzt beinhaltet die Variante 8 den ersten Teil des Bauabschnitts 2/2 bis zum Hornbachgelände mit einer dortigen Verknüpfung zur Neuenlander Straße (wie oben) und zusätzlich eine Weiterführung als B 6n als Bremer Vorzugsvariante unter dem Flughafen hindurch nach Brinkum zur A 1 Richtung Osnabrück - Münster - Dortmund - Ruhrgebiet. In dieser Form wurde sie vom *zweiten* Runden Tisch 2011 untersucht.

Mit der Variante 8 käme es zu einer Aufspaltung der Verkehrsströme. Der Verkehr Richtung Bremer Kreuz und Hamburg und Hannover würde weiter über den Zubringer Arsten zur A 1 fahren, der Verkehr Richtung Süden (Kreis Diepholz, Osnabrück - Münster - Dortmund - Ruhrgebiet) die wesentlich kürzere und schnellere Verbindung zur A 1 nach Brinkum nutzen.

Nordvariante:

Es gibt keine klar definierte Nordvariante, sondern verschiedene Szenarien von SHP, die eine gewaltige Aufweitung der Neuenlander Straße zu einer breiten Autobahn mit paralleler Stadtstraße und Nebenanlagen für Fußgänger und Radfahrer vorsehen. Weil immer wieder etwas Anderes unterstellt wird, sei hiermit klargestellt, dass die Kläger keine Nordvariante als autobahnmäßigen Ausbau der Neuenlander Straße wollen.

Querspange:

Der erste, vom Bundesverwaltungsgericht aufgehobene Planfeststellungsbeschluss sah eine sogenannte „Querspange“ als direkte Verbindung vom geplanten Bauabschnitt 2/2 an die Kattenturmer Heerstraße in Verlängerung vom Arsterdamm vor. Durch eine Führung von Fahrspuren auf mehreren Ebenen hätte sich ein „Monsterknoten“ ergeben. Diese Planung war dadurch veranlasst worden, dass die Beklagte sich außerstande sah, auf der Neuenlander Straße eine weitere Rechtsabbiegespur zur Kattenturmer Heerstraße zu schaffen, weil dort Häuser im Weg standen und die verkaufsbereiten Anwohner höhere Preise verlangten, als die Beklagte für gerechtfertigt ansah. Nachdem das Bundesverwaltungsgericht klar gestellt hatte, dass die Beklagte höhere Preise zahlen dürfe, wenn sie dadurch die noch weit höheren Kosten einer Querspange vermeiden könne, hat die Beklagte mittlerweile alle Häuser erworben und abgerissen, so dass die weitere Rechtsabbiegespur schon jetzt problemlos hergestellt werden kann, ohne dass hierfür eine Planfeststellung notwendig ist.

Ein Anschluss einer B 6n an die Querspange in Form eines „Monsterknotens“ war erstmals im ersten Planfeststellungsbeschluss für den Bauabschnitt 2/2 im Jahr 2009 vorgesehen. Der zuvor in Aussicht genommene Bauabschnitt 5 sollte niemals an eine Querspange zur Kattenturmer Heerstraße angeschlossen werden. Im Flächennutzungsplan und im Bundesverkehrswegeplan war dafür immer eine Anschlussstelle auf dem Hornbachgelände geplant.

Zu S. 36 ff. – Teichfledermaus

Die Planungsgruppe Grün stellte in ihrem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage U_19.1.1) auf Seite 53 fest:

„Bei der Teichfledermaus wurde im Zuge der Kartierungen 2014 und 2015 festgestellt, dass sie die geplante Trasse regelmäßig auf ihren Transferflügen (Jagdgebietswechsel) quert. Die geplante Trasse zerschneidet diesen Flugkorridor“.

Im Artenschutzbeitrag (Unterlage 19.2) wird dieser Sachverhalt näher beschrieben (Teil B S. 85), und die Planungsgruppe Grün kommt zu dem Ergebnis (Teil A S. 24):

„Für die Teichfledermaus ist unter Berücksichtigung der erhobenen Daten (BACH 2013, BACH 2014, BACH 2015, FÖA 2015) davon auszugehen, dass aufgrund eines signifikant erhöhten Kollisionsrisikos der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Fang, Verletzung, Tötung) ausgelöst wird. Das Eintreten des Verbotstatbestandes lässt sich nicht vollständig vermeiden“.

Auf dieser Sachverhaltsgrundlage hat die Beklagte im Planfeststellungsbeschluss zutreffend festgestellt, dass das Eintreten des Verbotstatbestands nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötung) aufgrund eines signifikant erhöhten Kollisionsrisikos nicht nur nicht ausgeschlossen werden könne, sondern wohl sogar zu erwarten sei (PFB S. 307).

Es ist allerdings rechtsfehlerhaft, dass die Beklagte in ihrem Planfeststellungsbeschluss eine Ausnahmegenehmigung erteilt hat (PFB S. 2).

Wie in der Klagebegründung ausgeführt wurde, sind die für eine Ausnahmegenehmigung erforderlichen Tatbestandsvoraussetzungen nicht erfüllt. So fehlen die notwendigen „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art“ (S. 63 ff).

In der Klageerwiderung behauptet die Beklagte zwar derartige zwingende Gründe (S. 36). Sie begnügt sich insoweit aber mit einem Verweis auf den Artenschutzbeitrag in U_19.2.1 Kapitel 8.3.

Die im Artenschutzbeitrag enthaltenen Ausführungen zur angeblichen Notwendigkeit der A 281 im Allgemeinen und des Bauabschnitts 2/2 im Speziellen entsprechen den Darlegungen im Erläuterungsbericht und vermögen, wie die Kläger ausführlich vorgebracht haben, das Projekt weder zu rechtfertigen (Klage S. 18 ff.) noch unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Alternativen zu begründen (Klage S. 29 ff.). Auf die in der Klagebegründung enthaltenen Ausführungen wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.

Im Rahmen der Alternativenprüfung meint die Beklagte, das Gebot einer Abwägung zwischen der Zumutbarkeit von Alternativen und der Schwere des artenschutzrechtlichen Konflikts ins Spiel bringen zu können (S. 37).

Eine solche „Aufweichung“ der Alternativenprüfung ist im Gesetz aber nicht vorgesehen. Das Tatbestandsmerkmal der „zwingenden Gründe“ erstreckt sich auch darauf, ob Alternativen, die das zu erwartende Eintreten des Verbotstatbestandes ausschließen oder das Eintrittsrisiko vermindern, nicht zur Verfügung stehen. Es müssen also auch sämtliche Alternativen aus „zwingenden Gründen“ ausgeschlossen sein.

Die Kläger haben verschiedene Varianten aufgezeigt, mit denen das planfestgestellte Vorhaben in sinnvoller Weise vermieden werden kann (Optimierte Nullvariante; Bauabschnitt 2/2 bis Hornbachgelände und weiter über die Neuenlander Straße; Variante 8). Diese Varianten haben gemein, dass sie das Risiko von Kollisionen zwischen Fahrzeugen und Teichfledermäusen vermeiden oder reduzieren.

Die Beklagte, die für das Vorliegen „zwingender Gründe“ nachweisspflichtig ist, hat nicht aufgezeigt, dass diese Varianten als Alternativen zur Vermeidung des Eintretens des Verbotstatbestandes ungeeignet seien. Sie versucht vielmehr, die Raumnutzung der Teichfledermaus als „diffus“ darzustellen (S. 38) und das Kollisionsrisiko bis hin zur Leugnung herunterzuspielen (S. 39).

Damit setzt sich die Beklagte jedoch in Widerspruch zu ihrem eigenen Planfeststellungsbeschluss, worin sie das Kollisionsrisiko ausdrücklich anerkannt hat.

Zur Begründung beruft sich die Beklagte auf ein Gutachten „Ergänzung der Fledermausuntersuchung zur BAB A 281, ...“ (FÖA 2017), welches angeblich zu dem Schluss komme, dass die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Satz 1-3 BNatSchG nicht erfüllt würden und somit eine Prüfung der Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 (7) BNatSchG nicht erforderlich sei (S. 39).

Die Kläger bestreiten, dass es ein Gutachten FOÄ von 2017 mit einem solchen Inhalt gebe. Die Beklagte hat es nicht vorgelegt. Wenn ein Gutachten mit diesem Inhalt aus dem Jahr 2017 existierte und fachlich verwertbar wäre, hätte die Beklagte es gewiss in ihren zwei Jahre später erlassenen Planfeststellungsbeschluss vom 24. Mai 2019 übernommen. Während der Landschaftspflegerische Begleitplan den Stand 30.10.2015 hat, nahm Herr Kück für die DEGES die letzte Blaeintragung im Artenschutzbeitrag am 28.03.2019 vor, also 2 Monate vor dem Planfeststellungsbeschluss. Wenn ein Kollisionsrisiko naturschutzfachlich nicht bestände, hätte der Vorhabenträger gewiss die Planfeststellungsbehörde informiert, und diese hätte sich nicht die Mühe gemacht, eine Ausnahmegenehmigung zu erteilen, die vor Gericht gerechtfertigt werden muss.

Die Raumnutzung der Teichfledermaus ist keineswegs diffus, wie die Beklagte es darzustellen versucht.

Der Diplom-Biologe Lothar Bach führte in den Jahren 2013 und 2014 Untersuchungen durch, bei denen sich zeigte, dass der Bereich des Grundstücks Neuenlander Straße XY regelmäßig von einer hohen Anzahl von Teichfledermäusen durchflogen wird. Im Jahr 2014 trat die Teichfledermaus in 12 von 13 beprobten Nächten auf. Dies entspricht einer hohen Stetigkeit von 92 %. Zum Teil waren 5 - 8 Kontakte je Nacht zu verzeichnen. Die zeitliche Verteilung der Kontakte deutet darauf hin, dass die Flüge nicht auf einer „Flugstraße“ zwischen einem Quartier und einem Jagdgebiet stattfinden, sondern typische nächtliche Wechsel zwischen Jagdgebieten sind. Diese Wechsel werden als „Transferflüge“ bezeichnet. Sie besitzen eine ebenso wichtige Funktion wie Flüge auf Flugstraßen im eigentlichen Sinne, so dass dieser Standort als Transferbereich eine hohe Bedeutung für die Teichfledermaus hat.

Beweis:

1. Gutachten BACH (vorzulegen von der Beklagten),
2. Einholung eines Sachverständigengutachtens, beispielsweise durch Anhörung des Bremer „Fledermausexperten“ Dipl.-Ing. Lothar Bach, Hamfhofsweg 125 B, 28357 Bremen.

Die Planungsgruppe Grün hat diese Ergebnisse in ihren Artenschutzbeitrag übernommen:

„Im Bereich des Grundstückes Neuenlander Straße 131 wurde eine hohe Bedeutung für die Teichfledermaus in Bezug auf einen Flugkorridor festgestellt (BACH 2014, BACH 2015)“,

Unterlage U_19.2.1, Teil B, S. 85 - 89, Zitat S. 87.

Bei Nachforschungen hat sich erwiesen, dass ein Quartier der Teichfledermaus in der Osterstraße besteht. Die Osterstraße liegt dicht am Werdersee, der gemeinsam mit der Kleinen Weser und der Weser besonders attraktive Nahrungshabitate darstellt (aaO, S. 86).

Das Grundstück XY liegt auf dem Weg zwischen dem Werdersee und den Wiesen am Flusslauf Ochtum, wo der Vorhabenträger die Kompensationsmaßnahmen 4.1 bis 4.3 plant. Im Artenschutzbeitrag wird ausgeführt, dass die Teichfledermaus die Ochtum als Leitstruktur nutze und die Kompensationsmaßnahme an diese bestehenden Wertigkeiten anknüpfe und diese weiter fördere (aaO, S. 88).

Unzutreffend ist allerdings die im Artenschutzbeitrag geäußerte Annahme, dass die Maßnahme deutlich außerhalb des Auswirkungsbereichs der Trasse umgesetzt werde (ebenda), denn dabei wird außer Acht gelassen, dass es zwischen dem Werdersee (wo sich das Quartier befindet) und der Ochtum einen Transfer (= Jagdrevierwechsel) gibt, der justament den geplanten Bauabschnitt 2/2 der A 281 quert.

Beweis: Wie oben.

Jagdgebiete sind oft bis über 20 km von Quartieren entfernt (aaO, S. 85). Der Vorhabenträger hat nicht mitgeteilt, dass die an der Ochtum anzutreffenden Teichfledermäuse nicht in der Osterstraße, sondern in einem anderen Quartier beheimatet seien, und dafür gibt es auch keine Anhaltspunkte. So ist davon auszugehen, dass es sich bei den an der Ochtum jagenden Teichfledermäusen um jene handelt, die ihr Quartier in der Osterstraße haben, und dass sie zwischen den Jagdrevieren Ochtum und Weser wechseln.

Beweis: Wie oben.

Teichfledermäuse jagen in einer Höhe von 20 - 60 cm über Gewässer, meist geradlinig und sehr schnell, 10 - 35 km/h, auch über Wiesen und an Waldrändern. Sie fliegen bei der Jagd und auf Flugrouten dicht über der Wasseroberfläche und orientieren sich dabei an Randstrukturen und Gewässerböschungen. Über Land fliegen sie ebenfalls überwiegend strukturgebunden und niedrig (aaO, S. 85).

Im Artenschutzbeitrag wird die Behauptung aufgestellt, es fehlten von der Teichfledermaus genutzte Leitstrukturen (aaO, S. 86). Diese Behauptung wird in der Klageerwidmung wiederholt (S. 37). Sie trifft jedoch nicht zu: Vom Jagdgebiet an der Ochtum gibt es entlang des breiten Wasserlaufes, der rings um das Flughafengelände gelegt ist, in Kombination mit dem Zaun, der das Flughafengelände abriegelt, und dem westlichen Siedlungsrand von Kattenturm mit der Kleingarten- und Wolfskuhlensiedlung eine ideale Leitstruktur, die eine Passage von der Ochtum in Richtung Werdersee weist. Diese Leitstruktur endet vor dem Grundstück Neuenlander Straße XY, so dass dort die Teichfledermäuse häufig und stetig nachgewiesen worden sind.

Beweis: Wie oben.

Vom Grundstück XY aus ist nur noch ein relativ schmaler Siedlungsstreifen bis zum Werdersee zu überqueren, wobei die hohen Bäume im Bereich um das Grundstück XY herum und die hohen Alleebäume an der Neuenlander Straße mit ihrem Kronenschluss dazu beitragen, dass die Fledermäuse in diesem Bereich höher fliegen und das Risiko von Kollisionen mit dem Verkehr auf der Neuenlander Straße gemindert ist.

Beweis: Wie oben.

Die geplante Trasse der A 281 wird hingegen auf ihrer Südseite keine schützenden Bäume und auch keine Lärmschutzwände erhalten. Schlimmer noch:

Die einseitig auf der Nordseite der Trasse vorgesehenen Lärmschutzwände und der in Richtung Werdersee weisende Trog schaffen eine neue Leitstruktur, welche die von der Ochtum kommenden Teichfledermäuse geradezu in den Verkehr hinein lenkt, so dass mit vermehrten Kollisionen von Teichfledermäusen an Fahrzeugen zu rechnen ist.

Beweis: Wie oben.

Die Beklagte will durch Kompensationsmaßnahmen an der Ochtum das dort vorhandene Nahrungsangebot für Teichfledermäuse erhöhen. Damit setzt sie einen Anreiz für Teichfledermäuse, vermehrt vom Jagdrevier am Werdersee, wo sich ihr Quartier befindet, zur Ochtum und zurück zu pendeln. Dabei wirkt der geplante Bauabschnitt 2/2 der A 281 wie eine Falle: Die Kompensationsflächen an der Ochtum sind der Köder, und an der A 281 schnappt die Falle in Form von Kollisionen mit dem Autobahnverkehr zu. Unter den Bedingungen einer derartigen Autobahnplanung wirkt die Kompensationsmaßnahme, die einen Anreiz zum vermehrten Kreuzen der geplanten Autobahn setzt, kontraproduktiv.

Beweis: Wie oben.

Übrigens soll die geplante Ostumfahrung des Flughafens auf langer Strecke unmittelbar an der Grenze des Flughafens und somit genau dort angelegt werden, wo sich gegenwärtig die Leitstrukturen für die Transferflüge der Teichfledermäuse zwischen den Jagdrevieren Werdersee und Ochtum befinden. Damit werden die Leitstrukturen für die Teichfledermäuse auf weiten Teilen zerstört und die Tiere im Übrigen einem erhöhten Kollisionsrisiko ausgesetzt, der bedeutende Transfer zwischen den Jagdgebieten wird gravierend beeinträchtigt.

Beweis: Wie oben.

Das ist ein Ausschlusskriterium für die geplante Ostumfahrung, welches bisher in den Planungen noch nie berücksichtigt worden ist.

Nach allem kann die Beklagte nicht davon entbunden werden, einen Nachweis zu liefern, dass der Bauabschnitt 2/2 der A 281 speziell auch in dem Transferkorridor der Teichfledermäuse zwingend notwendig sei und dass es dafür keine Alternative gebe. Diesen Nachweis hat sie nicht geführt.