

Bundesverwaltungsgericht
Simsonplatz 1
04107 Leipzig

Klage

- 1.a) 28201 Bremen
- 1.b) 28201 Bremen
- 1.c) 67071 Ludwigshafen
in Grundstücksgemeinschaft
2. 28201 Bremen
3. 28277 Bremen

- Kläger -

Prozessbevollmächtigter:
RA Dr. Reich

gegen

Freie Hansestadt Bremen
vertreten durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Contrescarpe 73, 28195 Bremen

- Beklagte -

wegen Planfeststellung A 281 Bauabschnitt 2/2.

Namens und in beigefügten Vollmachten des Klägers und der Klägerinnen
(**Anlagen K 1**) erhebe ich Klage und beantrage,

den Planfeststellungsbeschluss der Beklagten vom 24. Mai 2019 zum
Planfeststellungsverfahren für den Neubau der 2. Stufe des II. Bauabschnittes
der Bundesautobahn A 281 aufzuheben, hilfsweise für rechtswidrig und nicht
vollziehbar zu erklären.

Begründung:

Die Beklagte hat am 24. Mai 2019 einen Planfeststellungsbeschluss (PFB) „für den Neubau
der Bundesautobahn A 281 Bauabschnitt 2/2“ erlassen,

Planfeststellungsbeschluss vom 24. Mai 2019 (**Anlage K 2**).

Hierfür besteht die erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts, lfd. Nr. 39
in der Anlage zu § 17e Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG).

Bei dieser Planfeststellung handelt es sich um einen zweiten Anlauf. Schon zuvor, am 7. April
2009, hatte die Beklagte eine Autobahn in diesem Bereich planfestgestellt. Das damals
geplante Vorhaben enthielt einen sogenannten „Monsterknoten“. Das
Bundesverwaltungsgericht wies der Beklagten diverse Planungsfehler nach und erklärte den
Planfeststellungsbeschluss für rechtswidrig und nicht vollziehbar,

BVerwG, Urteil v. 24. November 2010 – 9 A 13.09 (Plate) und
BVerwG, Urteil v. 24. November 2010 – 9 A 14.09 (Wähmann).

Auch der jetzt vorliegende Planfeststellungsbeschluss ist rechtsfehlerhaft.

I. Rechtliche Betroffenheit

1. – Einwendungen Nr. 1059

Die Kläger zu 1.a), 1.b) und 1.c) sind gemeinschaftliche Eigentümer zu je 1/3 des Grundstücks , beim Amtsgericht Bremen eingetragen im Grundbuch Bezirk Vorstadt L 37 Blatt 35,

Grundbuchauszug S. 1, 7 und 12 vom 11.10.2018 (**Anlage K 3**).

Der verstorbene Ehemann der Klägerin zu 1.a), hatte als Rechtsvorgänger Einwendungen im Planfeststellungsverfahren erhoben. Diese werden unter der Nr. 1059 geführt. Er wurde von Rechtsanwalt Dr. Rosin vertreten.

Der Nachbar Einwender Nr. 1242, wurde vom Unterzeichner vertreten. Die Anwälte bezogen sich in ihren Schreiben wechselseitig auf die Einwendungen des jeweils anderen Einwenders und übernahmen diese jeweils für ihre Mandanten, so dass die für vorgetragene Einwendungen auch für die Kläger zu 1. gelten. Ebenfalls schlossen sich die Einwender vollinhaltlich den Einwendungen der Vereinigung der Bürgerinitiativen für eine menschengerechte A 281 (Einwendungen Nr. 1072) an.

Zudem erteilte die Familie den Sprechern der Bürgerinitiativen Herren Norbert Breeger und Jens Körber Vollmachten zu ihrer Vertretung in den Erörterungsterminen.

Beweis: Vollmachten (in der Behördenakte).

Vom Grundstück der Kläger zu 1. werden 7.054 m² für das Planvorhaben als Grunderwerb in Anspruch genommen, siehe Grunderwerbsverzeichnis Unterlage 10 und PFB S. 176. Die Kläger zu 1. sind somit durch Enteignungsvorwirkung betroffen.

2. – Einwendungen Nr. 1650G

Die Klägerin zu 2. ist Eigentümerin des von ihr selbst bewohnten Hauses Kornstraße eingetragen beim Amtsgericht Bremen im Grundbuch Bezirk Vorstadt L 5 Blatt 414,

Grundbuchauszug S. 2 (**Anlage K 4**).

Die Klägerin zu 2. hatte sich mit ihrer eigenen Unterschrift einer unter dem Briefkopf Uwe Ahlers formulierten Sammeleinwendung vom 18.05.2018 angeschlossen. Ihre Einwendungen werden unter der Nr. 1650G geführt. Der Buchstabe G steht für Gesamtlärm und bezeichnet

die Personen, die nachträglich durch eine dritte ergänzende Auslegung in das Verfahren einbezogen wurden, PFB S. 80 und 95.

Das Haus liegt etwa 100 m vom planfestgestellten neuen Kreuzungsbereich Kornstraße / Neuenlander Straße / Kattenturmer Heerstraße entfernt.

Im sogenannten „Gesamtlärmgutachten“ von Januar 2018 wurde ermittelt, dass das Gebäude der Klägerin zu 2. gegenwärtig einem durch Flug- und Straßenverkehr erzeugten Gesamtlärm von 71,2 bis 71,3 dB(A) tagsüber und 62,6 bis 62,8 dB(A) nachts ausgesetzt ist. Der Lärmpegel liegt somit über den von der Rechtsprechung als Schwelle der Gesundheitsgefährdung geltenden Werten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts.

Das planfestgestellte Vorhaben bewirkt, dass zusätzlicher Straßenverkehr in die Kornstraße unmittelbar vor das Haus der Klägerin zu 2. gelenkt wird und dadurch der Immissionspegel tagsüber um 0,6 dB auf 71,8 bis 71,9 dB(A) und nachts um 0,7 bis 0,9 dB auf 63,4 bis 63,6 dB(A) ansteigt. Deshalb weist das Gutachten einen Anspruch auf Lärmschutz tags wie nachts aus,

Gesamtlärmgutachten, Unterlage 17.1.5.5 Seite 2 Immissionspunkt 18.

Das Gesamtlärmgutachten bezieht sich dabei auf eine „Aktualisierte Verkehrsprognose A 281 – Sonderbericht BA 2/2“ von IVV Aachen vom Juni 2014 mit einer Prognose für 2025. Diese Prognose wurde inzwischen auf 2030 aktualisiert und sagt für die Kornstraße eine weitere Steigerung des Verkehrsaufkommens vorher,

IVV Dezember 2018, Ordner 7 Unterlage 22.2.

Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb die Auflage erteilt, das Gesamtlärmgutachten auf dieser Grundlage zu aktualisieren, PFB S. 22. Es ist sicher, dass für die Klägerin zu 2. eine noch höhere künftige Lärmbelastung ermittelt werden wird.

Das planfestgestellte Vorhaben mit seiner Streckenführung und der Autobahnanschlussstelle Bremen-Kattenturm und dem dort vorgesehenen Kreuzungsumbau führt zu dem belastenden Anstieg des Straßenverkehrslärms. Den Ausführungen des Vorhabenträgers ist zu entnehmen, dass der Lärmzuwachs planimmanent ist und nicht durch aktive Minderungsmaßnahmen vermieden werden kann. Daher ist nur passiver Lärmschutz vorgesehen, PFB S. 104 ff., 106, 265. Die Klägerin zu 2. macht geltend, dass sie die zusätzliche Lärmbelastung nicht hinzunehmen braucht, weil das Vorhaben aus den nachfolgend vorzutragenden Gründen rechtswidrig ist.

Außerdem beanstandet die Klägerin zu 2. speziell ihre örtliche Situation betreffende Abwägungsfehler, wobei sich die anderen Kläger dieser Rüge anschließen:

IVV Aachen konstatiert im Sonderbericht zur Verkehrsprognose 2025:

„Durch den Bau des BA 2/2 kommt es zu einer Umorientierung lokaler Verkehre, die auf die A 281 ausgerichtet sind. So orientieren sich beispielsweise Verkehre aus Teilbereichen der Neustadt (überwiegend aus Huckelriede) nun nicht mehr zur Anschlussstelle Bremen Airport-Stadt, sondern zur Anschlussstelle Bremen-Kattenturm“,

Diese Auswirkungen wurden bei allen vorliegenden Variantenuntersuchungen nicht berücksichtigt. In einer Untersuchung von Hauptvarianten des Ingenieurbüros Schnüll Haller und Partner (SHP) von 2004 war als Vorteil der dort untersuchten Mittel- und Südvarianten einer Autobahn zum Zubringer Arsten gegenüber den Nordvarianten angeführt worden, dass diese im Bereich des Wohnquartiers Huckelriede weiter nach Süden abrücken und deswegen „akustische und psychologische Vorteile“ für dieses Wohngebiet zu erwarten seien (SHP 2004, S. 49, nicht in die Planfeststellungsunterlagen eingebracht).

In gleicher Weise war vom Vorhabenträger im ersten Planfeststellungsverfahren 2008 als Vorteil der gewählten Südvariante angeführt worden, dass sie den Verkehr am weitesten entfernt von zu Wohnnutzungen dienenden Flächen führe (Erläuterungsbericht 2008, S. 14).

Dabei wurde stets nur der an die Neuenlander Straße angrenzende Teil des Wohnquartiers betrachtet („Quartier Valckenburghstraße“), nicht jedoch die „rückwärtige“ Wohnbebauung an der Kornstraße.

Ein als Autobahn ausgestalteter und zum Zubringer Arsten führender Bauabschnitt 2/2 wird über die Autobahnanschlussstelle an der Kattenturmer Heerstraße zwangsläufig zu einer weiteren Verkehrs- und Lärmzunahme in der dicht mit Wohnhäusern bebauten Kornstraße führen. Dies ist auf die Sogwirkung einer jeden Autobahnanschlussstelle zurückzuführen.

Es kommt ein weiterer Effekt hinzu: Die Südvariante in der jetzt gewählten Form bringt Behinderungen im Zuge der Neuenlander Straße mit sich, die bewirken, dass wesentlich mehr Verkehr als bisher durch das Wohnquartier Huckelriede vorbei am Haus der Klägerin zu 2. fließen wird. Bisher benutzen Autofahrer, die vom Autobahnzubringer Arsten kommen und in die Wohngegend im westlichen Bereich der Kornstraße wollen, den vorhandenen Trog unter der Kattenturmer Heerstraße hindurch. Sie fahren dann weiter auf der Neuenlander Straße und biegen rund 2 km weiter nach rechts in den Kirchweg ein, wo sie nach kurzer Strecke die Kornstraße erreichen und verhältnismäßig wenig Wohnbereiche belasten. Nach der planfestgestellten Südvariante steht ihnen dieser kreuzungs- und ampelfreie Verlauf nicht mehr zur Verfügung. Sie müssten erst aufwärts zur oberirdischen stark belasteten Ampelkreuzung Kattenturmer Heerstraße fahren, dort kreuzen und dann 200 m weiter westlich an einer weiteren Ampel scharf rechts auf die Neuenlander Straße abbiegen, wenn sie dort weiter in Richtung Kirchweg fahren wollen. Vielen Autofahrern wird diese umständliche Verkehrsführung zu umständlich sein: Sie biegen dann schon gleich auf der Kreuzung Kattenturmer Heerstraße nach rechts in die Kornstraße ein und fahren am klägerischen Haus vorbei und weitere rund 1,5 km durch Wohnquartiere. Für die Gegenrichtung gilt das Gleiche.

Der für die Südvariante behauptete vermeintliche Vorteil, dass der Verkehr vom Wohnquartier Huckelriede abrücke und dieses von Lärm entlastet, verkehrt sich durch die verwinkelte und ampelgeregelte Verkehrsführung auf der verbleibenden Neuenlander Straße in den gegenteiligen Effekt, dass nämlich vermehrt Verkehr in und durch das Wohnquartier Huckelriede gelenkt wird.

So wird der Verkehr vor dem klägerischen Haus aufgrund des planfestgestellten Vorhabens von 15.200 Kfz (Status Quo 2010) auf 16.000 Kfz. (Planfall 2025) und sogar 16.900 (Planfall 2030) ansteigen, das entspricht einer Zunahme auf 113 % bzw. 119 %,

IVV, Aktualisierung der Verkehrsprognose A 281, Dezember 2018,
Ordner 7 Unterlage 22-2, Anlage A-4.1, Querschnitt Nr. 5.

Diese Verkehrszunahme trifft das klägerische Grundstück besonders schwer, weil die Immissionswerte schon heute über den als gesundheitsgefährdend geltenden Grenzwerten von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts liegen.

Es hätte ergebnisoffen geprüft werden müssen, ob die vorhandenen Verkehrsprobleme nicht auch unter Vermeidung dieser zusätzlichen Belastungen gelöst werden können.

Statt eine ergebnisoffene Prüfung anzustreben, hatten der Vorhabenträger und die Anhörungsbehörde im Gegenteil diesen hohen Gesamtlärm im Wohnquartier Huckelriede zunächst verschwiegen. Ihnen lag eine entsprechende Untersuchung schon seit Jahren vor. Sie hätten die Daten schon gleich mit den ersten Planunterlagen vorlegen können und müssen. Stattdessen führten sie den ersten Erörterungstermin vom 31.05.2016 bis zum 02.06.2016 durch, ohne diese für die Variantenauswahl bedeutsamen Informationen offen gelegt zu haben. Erst Anfang 2018 ließ der Vorhabenträger eine für die Auslegung bestimmte Ausarbeitung anfertigen, die später ausgelegt und im September / Oktober 2018 mündlich erörtert wurde.

Erst mit der Auslegung des Gesamtlärm-Gutachtens von Januar 2018 wurde den Bewohnern des Quartiers in Huckelriede ihre zusätzliche und über den Grenzwerten liegende Lärmbelastung bekannt. Die Klägerin und andere Betroffene erhoben daraufhin nachträglich Einwendungen.

Im Erörterungstermin beantragten die Einwender, die Gesamtlärmbelastungen verschiedener Varianten des Bauabschnitts 2/2 der A 281 darzustellen, damit die neu gewonnene Erkenntnis der Zunahme einer Lärmbelastung im Wohnquartier Huckelriede in die Variantenabwägung einfließen könne, PFB S. 295.

Die Beklagte lehnte den Antrag jedoch ab, PFB S. 295 – zu Unrecht:

Bei einer optimierten Nullvariante oder Nordvariante in Verbindung mit einer B 6n unter dem Flughafen hindurch, eventuell als Variante 8, würde es keine oder nur geringere Verkehrsverlagerungen ins Wohngebiet Huckelriede geben.

Beweis: Einholung eines Verkehrssachverständigengutachtens.

Die Beklagte hätte somit eine Variante wählen können, die für die Bewohner von Huckelriede und speziell für die Klägerin zu 2. wesentlich günstiger wäre.

Die genannten Varianten hätten in eine Umweltverträglichkeitsprüfung einbezogen werden müssen. Da eine vergleichende lärmbezogene Umweltverträglichkeitsprüfung für die genannten Varianten unterblieben ist, liegt ein Verfahrensfehler vor, der neben der

unmittelbar durch Überschreitung der Lärmgrenzwerte hervorgerufenen Betroffenheit auch gemäß § 4 Abs. 3 S. 1 Nr. 1 UmwRG eine Klagebefugnis begründet.

Die Beklagte hat bei der Ablehnung des Antrages verkannt, dass der Gesichtspunkt, ob die benachbarten Wohnquartiere durch das Vorhaben mit Verkehr und Lärm be- oder entlastet werden und ob es diesbezüglich vorteilhaftere Alternativen gibt, ein ganz wesentliches Abwägungskriterium ist und aus der Variantenprüfung nicht hätte ausgeschlossen werden dürfen. Indem die Beklagte sich geweigert hat, diesen Gesichtspunkt in die Variantenprüfung und -auswahl einzubeziehen, hat sie einen schweren Abwägungsfehler begangen.

3. Einwendungen Nr. 1071

Die Klägerin zu 3. besitzt ein Erbbaurecht am Grundstück in 28277 Bremen bis zum 31.12.2058 und ist Eigentümerin des darauf stehenden Wohnhauses, das sie gemeinsam mit ihrem Ehemann Torsten Dieck bewohnt.

Beweis:

1. Grundsteuerbescheid vom 23.01.2017 (**Anlage K 5**),
2. Einholung eines Grundbuchauszuges.

Der Ehemann hat mit Schreiben vom 17. Juni 2015 unter genauer Bezeichnung des Grundstücks Einwendungen gegen den Plan erhoben. Sofern die Klägerin zu 3. das Schreiben nicht mit unterzeichnet haben sollte, hat es der Ehemann jedenfalls im Einverständnis und in Vollmacht der Klägerin zu 3. an die Anhörungsbehörde gesandt, so dass die grundstücksbezogenen Einwendungen im Zuge des ersten Anhörungsverfahrens rechtzeitig erhoben wurden.

Beweis:

1. Schreiben vom 17. Juni 2015 (in den Akten der Beklagten),
2. Zeugnis Herr , 28277 Bremen,
3. persönliche Anhörung der Klägerin.

Im Zuge der dritten ergänzenden Auslegung wurden weitere Einwendungen in einem dreiseitigen Schreiben erhoben, das unter der Überschrift der Initiative „Rettet die Wolfskuhlensiedlung“ von Renate Neumann-Breeger und Frank Poser formuliert und von der Klägerin zu 3. und ihrem Ehemann unterzeichnet worden war.

Beweis: Schreiben vom 30.05.2018 (in der Behördenakte).

Für den zweiten Erörterungstermin erteilten die Klägerin zu 3. und ihr Ehemann den Herren Norbert Breeger und Jens Körber eine Vertretungsvollmacht, die zur Akte genommen wurde.

Beweis: Vollmacht für den 16.10.2018 (in der Behördenakte).

Die Klägerin zu 3. stellte in den Erörterungsterminen diverse Anträge, siehe PFB S. 269, 272, 275, 284, 285, 287, 289, 291, 292, 293, 294 und 295 ff.

Das Grundstück der Klägerin zu 3. liegt im nordwestlichen Bereich der sogenannten Wolfskuhlensiedlung nahe der Grenze zum Bremer Flughafens. Dazwischen verläuft der gut zwei Meter breite Graben Neuenlander Wasserlöse. Südwestlich vom klägerischen Grundstück befinden sich Kleingärten.

Für das Nachbargrundstück Bürgermeister-Mohr-Weg 56 wurde errechnet, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht mit voraussichtlich 54 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht unterschritten werden, Unterlage 17.1.2.2.1 S. 440, Gebäudenummer 1063. An unmittelbaren Schalleinwirkungen durch das Vorhaben erwartet die Beklagte für diesen Bereich Pegelerhöhungen von bis zu 0,2 dB(A) am Tag und bis zu 0,4 dB(A) in der Nacht, PFB S. 102 unten und 103 Mitte. Auch wenn diese vom Straßenverkehr ausgehende Lärmbelastung mit der Zusatzbelastung unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV liegen wird, braucht die Klägerin diese zusätzliche Lärmbelastung nicht hinzunehmen, wenn das Projekt rechtswidrig ist, zumal der Gesamtlärmpegel aufgrund des Flughafens ohnehin schon sehr hoch ist mit knapp 65 dB(A) am Tag und knapp 55 dB(A) in der Nacht, PFB S. 102 unten und 103 Mitte.

Wenn für die geplante B 6n eine Trasse als Ostumfahrung des Flughafens gewählt wird, ist zu erwarten, dass die Strecke direkt über das Grundstück geführt wird, weil der Platz zwischen dem von Bauvorhaben freizuhaltenden Flughafengelände und der Wohnsiedlung nicht ausreicht, um ohne eine Inanspruchnahme des Grundstücks auszukommen.

Beweis:

Einholung eines verkehrs- und städtebaulichen Gutachtens.

Die Klägerin zu 3. ist somit von einer Enteignungsvorwirkung der Ostumfahrung betroffen.

Selbst wenn eine Ostumfahrung des Flughafens so hergestellt würde, dass das Grundstück nicht unmittelbar in Anspruch genommen würde, würde das Grundstück der Klägerin zu 3. dann jedenfalls durch unzulässig hohen Lärm belastet. Auch wenn Lärmschutzwände errichtet werden, wird jedenfalls im Obergeschoss der allein vom Straßenverkehr ausgehende Lärm über den zulässigen Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV und der von Fahrzeug- und Flugverkehr gemeinsam verursachte Gesamtlärm über dem Gesundheitsschwellenwert von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) liegen.

Beweis:

Einholung eines Schallgutachtens.

Die jetzige Planfeststellung für den Bau des Abschnitts 2/2 der A 281 in Form der planfestgestellten Südvariante determiniert sowohl technisch und planerisch als auch insbesondere finanziell den Bau der geplanten B 6n als Umfahrungsvariante des Flughafens (siehe unten). Somit sind die künftigen rechtlichen Beeinträchtigungen des Grundstücks der Klägerin zu 3. schon jetzt vorhersehbar und prognostizierbar.

Im März 2018 hatte die Stadtgemeinde Bremen den Erbbauberechtigten in der Wolfskuhlensiedlung angeboten, sie könnten ihre gepachteten Grundstücke käuflich erwerben. Auf Anfrage eines Betroffenen, der um Zusendung eines Vertragsentwurfes bat, zog die Stadtgemeinde Bremen ihr Angebot zurück mit der Begründung, das Grundstück könne im Zuge der B 6n-Maßnahme potentiell betroffen sein.

Beweis:

1. Schreiben Immobilien Bremen vom 15. März 2018 (**Anlage K 6**),
2. Schreiben Immobilien Bremen vom 7. Februar 2019 (**Anlage K 7**).

Diese Rücknahme des Verkaufsangebotes gilt für alle Erbbauberechtigten der Grundstücke Bürgermeister-Mohr-Weg 38 bis 60, also auch für das Grundstück Bürgermeister-Mohr-Weg 42 der Klägerin zu 3. Dies teilte die Mitarbeiterin von Immobilien Bremen, Frau Gerda Kothe, am 10.12.2018 dem Vertreter der Bürgerinitiativen Herrn Norbert Breeger mit.

Beweis:

1. Einholung einer Auskunft von Immobilien Bremen, Theodor-Heuss-Allee 14, 28215 Bremen,
2. Zeugnis Herr Norbert Breeger, Kohlhöfener Weg 26, 28277 Bremen.

Auf diese Weise ist die Klägerin bereits jetzt eine unmittelbar durch die Planung der Ostumfahrung nachteilig Betroffene.

Die Klägerin zu 3. und mit ihr die anderen Kläger rügen, dass die Beklagte es abgelehnt hat, die mit der Ostumfahrung verbundenen künftigen Rechtsbeeinträchtigungen in ihre Abwägung mit einzubeziehen, PFB S. 134.

Durch den Bau einer B 6n in Form einer Flughafenuntertunnelung entfällt der verkehrliche Bedarf für einen Ausbau der Strecke der Neuenlander Straße zwischen der Tunnelanbindung der B 6n und der Kattenturmer Heerstraße. So lässt sich durch den Bau der B 6n in Verbindung mit einer optimierten Nullvariante oder Nordvariante oder in Form der Variante 8 die jetzige Planfeststellung zum Bau des Abschnitts 2/2 der A 281 als Variante „4 Süd-modifiziert“ mit seiner Direktbeschallung und seiner die Ostumfahrung des Flughafens präjudizierend begünstigenden Wirkung vermeiden.

Die Klägerin zu 3. und mit ihr die anderen Kläger beanstanden, dass die Beklagte diese Möglichkeit, durch den Bau der B 6n als Flughafentunnel das jetzt planfestgestellte Projekt mit der vorhersehbaren Beeinträchtigung der klägerischen Rechte zu vermeiden, nicht geprüft hat.

Die B 6n als Flughafentunnel würde die Kattenturmer Heerstraße und den östlichen Teil der Neuenlander Straße von Verkehr und dem zugehörigen Lärm entlasten. Eine zusätzliche Verkehrsbelastung im Wohngebiet Huckelriede ließe sich zugleich vermeiden. Diese Alternative hätte daher zwingend in eine lärmbezogene Umweltverträglichkeitsprüfung einbezogen werden müssen. Da eine vergleichende lärmbezogene Umweltverträglichkeitsprüfung unterblieben ist, liegt ein Verfahrensfehler vor, der für die Klägerin zu 3. gemäß § 4 Abs. 3 S. 1 Nr. 1 UmwRG eine Klagebefugnis begründet.

Die Klägerin zu 3. hat ein subjektives öffentliches Recht darauf, dass ihre Belange in der Abwägung ordnungsgemäß aufgenommen, geprüft und bewertet werden. Die Beklagte hat all dies unterlassen, indem sie den Gesichtspunkt, dass eine B 6n als Flughafentunnel das planfestgestellte Vorhaben entfallen lassen kann, gänzlich ausgeblendet hat. Dieser Mangel im Abwägungsvorgang hat dazu geführt, dass die klägerischen Belange weder in die Abwägung einbezogen noch in der Abwägung geprüft und bewertet worden sind. Dieser

komplette Ausfall einer Abwägung der klägerischen Belange begründet eine Rechtsverletzung im Sinne des § 42 Abs. 2 VwGO und führt zur Zulässigkeit und im Folgeschritt zur Begründetheit der Klage.

II. Rechtliche Fehler

1. Unterlagen

1.1 Antrag

Nach Angaben der Beklagten wurde das vorliegende Planfeststellungsverfahren am 25. Februar 2015 beantragt (PFB S. 70). Der Antrag ist in den planfestgestellten Unterlagen nicht enthalten. Die Existenz des Antrages wird vorsorglich mit Nichtwissen bestritten. Die Person des Antragstellers und der Inhalt des Antrages können ohne den Antrag selbst nicht eindeutig identifiziert werden. Es lassen sich nur indirekte Rückschlüsse daraus ziehen, dass im Adressfeld des Planfeststellungsbeschlusses nebeneinander „Deges als Vorhabenträger / Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Oberste Landesstraßenbaubehörde als Bundesauftragsverwaltung“ angeführt sind. Es ist fraglich, ob der PFB die gehörigen Formanforderungen erfüllt, wenn die im Beschluss planfestgestellten Unterlagen nicht einmal den Antrag enthalten.

1.2 Nicht offen gelegte Dokumente

Der Vorhabenträger hat im Erläuterungsbericht (EB) die lange Vorgeschichte zum Vorhaben aus seiner Sicht referiert (EB S. 5 f.) und dabei auf ein altes Planungskonzept Bezug genommen (EB S. 8). Bei der Beschreibung der Varianten hat der Vorhabenträger eine Vielzahl alter Untersuchungen angeführt (EB S. 17 ff.) und Erörterungen und Ergebnisse eines sogenannten Runden Tisches (EB S. 25 ff.) wiedergegeben. Weiter hat er sich auf Abstimmungen mit dem Bundesverkehrsministerium bezogen (EB S. 31) und zahlreiche unveröffentlichte Untersuchungen angeführt.

Diese Dokumente wurden jedoch nicht mit dem Planantrag vorgelegt und nicht zum Bestandteil der ausgelegten Planunterlagen gemacht. Im Einzelnen handelt es sich um

- Linienbestimmung des Bundesverkehrsministeriums 1984 (EB S. 5 und 11)
- Flächennutzungsplan 1983 (EB S. 5 und 11)
- Entwicklungskonzept Neustadt (EB S. 8 Abs. 2)
- SHP Untersuchung der Hauptvarianten 2004 (EB S. 17)
- SHP Ermittlung der Verkehrsqualität an den Knotenpunkten 2007 (EB S. 20)
- SHP Überarbeitung der Untersuchungen zum Knotenpunkt Neuenlander Straße / Kattentumer Heerstraße ohne Querspange 2010 (EB S. 22)
- Abschlussbericht Runder Tisch April 2011 (EB S. 5 f., 25)
- Abstimmungsergebnis Bundesministerium für Verkehr vom 07.09.2011 (EB S. 31)
- Planfeststellungsvariante 2009 (EB S. 33 ff.)
- AKS der Entwurfsplanung von 2005 / 2006 (EB S. 38) mit Änderungen (EB S. 38)
- SHP Ermittlung der Verkehrsqualitäten im Bereich der Anschlussstelle Kattenturm – Endausbau von 2014 (EB S. 41)
- Grassl, Verkürzung der Hochstraße Großmarkt 2014 (EB S. 53 f.)
- NN Untersuchung Knotenpunktmodelle (EB S. 60 ff.)
- Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Knotenpunktlösungen (EB S. 64 ff.)

- RE-Entwurf (EB S. 66)
- Institut für Geotechnik 12. Bericht 2010, 23. Bericht 2014 (EB S. 90)
- Grün- und Freiraumkonzept Bremen – Grünes Netz Neustadt 2008 (EB S. 98)
- SUBV – Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie 2005 (EB S. 109)
- SUBV – Maßnahmenprogramm 2009 (EB S. 110)
- SUBV – Umsetzung der EG-Wasserrahmenrichtlinie 2015 (EB S. 110)
- BMVI – Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr 2010 (EB S. 113)
- BMVI – Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr 2011 (EB S. 114)
- Planungsgruppe Grün, unveröffentlichtes Gutachten 1996 (EB S. 117)
- A + S Consult, BAB A 281 (B 6neu), BA 5, Variantenvergleich –
Sensitivitätsanalyse zur Variantenuntersuchung, 15. Juni 2019 (PFB S. 293).

Die vorliegende Planfeststellung krankt daran, dass sämtliche Unterlagen, die für die Sachverhaltsermittlung und Variantenprüfung und -auswahl bis zur Festlegung auf das letztlich beantragte Vorhaben von Bedeutung sind, nicht in das Verfahren eingeführt worden sind. Als einzige Informationsquelle dient der Erläuterungsbericht des Vorhabenträgers.

Da die genannten Unterlagen nicht öffentlich ausgelegt wurden, konnten sich die potentiellen Einwender nicht aus erster Quelle informieren, wie der Variantenauswahlprozess bis dahin von statten gegangen war. Selbst tief mit der Materie vertraute Personen aus dem Kreis der Bürgerinitiative kennen bis heute nicht alle im Erläuterungsbericht erwähnten Umstände und Unterlagen. Eine breite Erörterung unter Einbeziehung aller Dokumente und aller interessierten Einwender war nicht möglich.

Vorsorglich wird mit Nichtwissen bestritten, dass die angeführten Unterlagen der Planfeststellungsbehörde vorgelegen hätten und dass diese somit in der Lage gewesen sei, die vorgestellte Variantenprüfung und die Auswahl der beantragten Trasse und deren Begründung vollständig und sachgerecht zu prüfen. Allein anhand des im Planfeststellungsverfahren vorgelegten Materials war es der Planfeststellungsbehörde schlichtweg unmöglich, sachgerecht zu überprüfen, ob alle entscheidungserheblichen Sachverhalte vollständig ermittelt und sachgerecht in die zu betrachtenden Alternativen einbezogen und erwogen worden sind.

Soweit die Unterlagen der Planfeststellungsbehörde vorgelegen haben und von ihr geprüft worden sein sollten, wird beanstandet, dass sie zur Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses gemacht worden sind, ohne dass sie zuvor ordnungsgemäß in das Planfeststellungsverfahren eingeführt und den potentiellen Einwender zur möglichen Stellungnahme zugänglich gemacht worden waren. Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Beschreibung des Vorhabens und der Varianten auf diese nicht vorgelegten Unterlagen Bezug genommen (z. B. PFB S. 41 ff., 46, 48, 49 f., 126 f.). Eine derartige Vorgehensweise ist intransparent und rechtswidrig.

Nun stellt sich für die vorliegende Klage die Frage, wie prozessual mit den nicht im Planfeststellungsverfahren befindlichen Unterlagen umgegangen werden soll, denn es ist davon auszugehen, dass diese auch erst einmal nicht dem Gericht vorgelegt werden.

Im Anhörungsverfahren haben die Kläger, soweit ihnen oder ihren Vertretern die Unterlagen informell oder aus dem vorangegangenen Planfeststellungsverfahren bekannt waren, umfangreiche Einwendungen gegen die interessengesteuerte Entwicklung von Varianten, welche für eine Untersuchung ausgewählt wurden, und gegen die eigenwillige Entwicklung

von „Zielfeldern“ und deren Bewertung erhoben und auf Mängel und Defizite bei den Alternativenbetrachtungen hingewiesen, vgl.

1. Schreiben RA Dr. Rosin vom 17. und 18. Juni 2015 für _____ ,
2. Schreiben RA Dr. Reich vom 17. Juni 2015 für _____ ,
3. Einwendung Vereinigung der Bürgerinitiativen vom 16.06.2015 (in der Behördenakte).

All diese Einwendungen werden hiermit unter Bezugnahme auf die beiden Schreiben auch zum Gegenstand des Klagevorbringens gemacht.

Wenn das Gericht diese Bezugnahme für unzulässig halten sollte, wird um einen richterlichen Hinweis rechtzeitig vor der mündlichen Verhandlung gebeten.

Wenn den Klägern auferlegt werden sollte, ihre Einwendungen gegen die vor der Planantragstellung erfolgten Alternativenprüfungen in einem prozessualen Schriftsatz vorzutragen, müssten erst einmal alle Dokumente zum Gerichtsverfahren beigezogen werden, die diese Alternativenprüfungen enthalten oder sich darauf beziehen, also gerade auch diejenigen Schriftstücke, die vom Vorhabenträger nicht in das Planfeststellungsverfahren eingebracht worden sind. Es ist nicht Aufgabe der Kläger, solche Unterlagen vorzulegen, auf die sich der Vorhabenträger zur Begründung seines Vorhabens und die Beklagte zur Begründung ihrer Planfeststellung beziehen. Es kann auch nicht den Klägern abverlangt werden, im Rahmen ihrer Klagebegründung erst einmal den Inhalt der vom Vorhabenträger und der Beklagten für bedeutsam gehaltenen, aber nicht im Planfeststellungsverfahren vorgelegten Dokumente zu referieren, um dann ihre dagegen gerichteten Einwendungen vorzutragen.

Nach hiesiger Auffassung ist es unzulässig, dass der Vorhabenträger und die Beklagte sich überhaupt zur Begründung und Rechtfertigung des Vorhabens und des Planfeststellungsbeschlusses auf Unterlagen beziehen, die nicht im Planfeststellungsverfahren vorgelegt worden sind. Soweit dies geschehen ist und dies auf das Abwägungsergebnis Einfluss gehabt hat, ist der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig.

Falls das Gericht gleichwohl eine inhaltliche Auseinandersetzung zu diesen nicht vorliegenden Unterlagen im hier geführten Klageverfahren für zulässig und richtig erachtet, wird um einen richterlichen Hinweis gebeten, wie diese Auseinandersetzung prozessual gestaltet werden soll.

Die Planfeststellungsbehörde hat im PFB noch weitere Informationen verarbeitet und Dokumente angeführt, die bis dahin nirgendwo in das Verfahren Eingang gefunden hatten, beispielsweise zu den Fragen

- a) ob der Nutzen des Vorhabens seine Kosten übersteigt und ob dies geprüft werden musste (Bund, BMVI) und geprüft worden ist (unveröffentlichte Untersuchung IVV):
 - Überprüfung der Bedarfspläne November 2010 (PFB S. 58)
 - Beschluss BMVI zur Nichtneubewertung von Projekten mit weit fortgeschrittenem Planungsstand (S. 137)

- IVV Nutzen-Kosten-Berechnung Dezember 2016 (PFB S. 59 und 137)
- b) ob beide Varianten einer B 6n technisch und rechtlich verwirklicht werden können (unveröffentlichte Prüfung / Planung) und wie weit die Bemühungen für einen Anschluss auf niedersächsischer Seite gediehen sind:
- angebliche Prüfung und Nachweis einer richtlinienkonformen Herstellbarkeit der Flughafenumfahrungsvariante und der Flughafentunnelvariante (PFB S. 44 Zeile 4, S. 134 Mitte),
 - angebliche Planung im Lage- und Höhenplan sowie im Querschnitt zur Prüfung der Umsetzbarkeit beider Varianten (PFB S. 134 unten)
 - angeblich fehlende Linienbestimmung auf niedersächsischem Gebiet (PFB S. 44 f.)
- c) welche weiteren Faktoren die Planungsentscheidung beeinflusst haben:
- Beschluss Bremer Senat von 1995 (PFB S. 136)
 - Verkehrsprognosen 1998/1999 (PFB S. 124)
 - Masterplan (PFB S. 133)
 - Korrespondenz Bremen – Bund zur provisorischen Rampe in den Jahren 2003 (PFB S. 129) und 2009 (PFB S. 130)
 - Beschluss Bremische Bürgerschaft vom 11.05.2011 (PFB S. 49)
 - Prüfung Komplettabriss des Troges (PFB S. 49)
 - Gesehenvermerk des Bundes vom 24.10.2014 (PFB S. 49).

Diesen Dingen kommt eine hohe Bedeutung zu. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Informationen und Unterlagen angeführt, weil sie aus Sicht der Beklagten für die von ihr getroffene Abwägungsentscheidung relevant sind. Sind sie relevant, so hätte den Einwendern Gelegenheit gegeben werden müssen, vor der abschließenden Entscheidung dazu Stellung zu nehmen. Das ist nicht geschehen. Der PFB ist auch aus diesem Grund fehlerhaft und rechtswidrig.

1.3 Mängel der Umweltverträglichkeitsprüfung

Es hat im vorliegenden Planfeststellungsverfahren keine Übersicht über die wichtigsten vom Träger des Vorhabens geprüften *anderweitigen Lösungsmöglichkeiten* und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe *im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens* gegeben, § 6 Abs. 3 S. 1 Nr. 5 UVPG 2010 i.V.m. § 4 BremUVPG 2004 (zur anzuwendenden Fassung des UVPG siehe PFB S. 311 und 313).

Insbesondere zu dem für die Wohnbevölkerung so bedeutsamen *Lärm* gibt es keine Übersicht über die *Auswirkungen* der verschiedenen Varianten.

Die Weichen wurden durch einen Beschluss des Bremer Senats vom 23. September 2003 gestellt:

„Der Senat stimmt auf der Grundlage der vorliegenden Ergebnisse der konzeptionellen Untersuchung der vorgeschlagenen Ausbauvariante Süd der A 281 im Bauabschnitt 2/2 zu und beauftragt die Verwaltung, diese Variante mit dem Bund zu verhandeln“.

Beweis: Beschluss des Senats vom 23.09.2003 (**Anlage K 8**).

Diese Senatsentscheidung hatte bindende Wirkung für die Verwaltung und wurde zur Grundlage für das gesamte weitere Verfahren. Die Staatsräte entschieden sich, nur eine provisorische zweispurige Abfahrtsrampe zu bauen und ließen sich diese vom Bundesverkehrsministerium genehmigen, PFB S. 129 unten. Anschließend, im Jahr 2004, ließ sich die Beklagte vom Ingenieurbüro Schnüll Haller und Partner (SHP) in einer Untersuchung von Hauptvarianten die angeblichen Vorteile der dort untersuchten Mittel- und Südvarianten gegenüber den Nordvarianten bestätigen. Als Vorteil wurde angeführt, dass diese im Bereich des Wohnquartiers Huckelriede weiter nach Süden abrücken und deswegen „akustische und psychologische Vorteile“ für dieses Wohngebiet zu erwarten seien (SHP 2004, S. 49).

Da das Gutachten erst im Nachgang zum Senatsbeschluss vom 23.09.2003 erstellt wurde, kann ihm nicht die Vermutung einer Neutralität und Objektivität beigemessen werden. Vielmehr diene es der Unterfütterung der zuvor vom Senat getroffenen Entscheidung. Dies ist von der Beklagten im Planfeststellungsbeschluss nicht berücksichtigt worden, PFB S. 46 ff.

In gleicher Weise wurde vom Vorhabenträger im ersten Planfeststellungsverfahren als Vorteil der gewählten Südvariante angeführt, dass sie den Verkehr am weitesten entfernt von zu Wohnnutzungen dienenden Flächen führe (Erläuterungsbericht 2008, S. 14).

Die damaligen Einwender holten ein Gutachten des Büros für Umweltprüfungen und Qualitätsmanagement Dr. Hartlik ein. Dieser beanstandete, dass das selbst erwählte „Zielfeld Umfeldverträglichkeit“ nicht ordnungsgemäß abgearbeitet worden sei. So sei die Abschätzung der Wirkungen zum „Teilziel: Geringe Immissionsbelastungen“ pauschal anhand des Abstandes der wichtigsten Wohn-, Kleingarten- und Naherholungsflächen von der A 281 und von der entlasteten Neuenlander Straße und ohne Einbeziehung der damals vorgesehenen Querspange erfolgt,

Hartlik, Gutachten vom 20. Juni 2008, S. 39; siehe Klage RA Dr. Reich vom 15. Mai 2009, S. 38.

Nachvollziehbare und in UVP-Verfahren selbstverständliche Angaben, beispielsweise über eine bestimmte Anzahl von lärmbeeinträchtigten Personen, fänden sich nicht,

Hartlik, aaO, S. 14; Klage RA Dr. Reich, aaO, S. 46.

Eine Differenzbetrachtung, wie viele Personen durch den Planfall entlastet und wie viele neu belastet werden, werde nicht geleistet. Ein angeblich herausragendes Teilziel der Straßenplanung – die Entlastung der Wohnbevölkerung von Lärmimmissionen – könne damit gar nicht auf ihren Zielerreichungsgrad überprüft werden,

Hartlik, aaO, S. 16.

Diese Kritik gilt auch für die nachfolgenden Variantenuntersuchungen und trifft auch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss.

Im vorliegenden Planfeststellungsantrag begründete der Vorhabenträger sein Projekt wieder mit der im März 2004 erstellten Untersuchung SHP, EB S. 25. Die Beklagte ist dem gefolgt, PFB S. 41 unten, obwohl diese Untersuchung nur der nachträglichen Legitimierung des zuvor am 23. September 2003 gefassten Senatsbeschlusses diene.

Es hat bis heute keine vergleichende Untersuchung von Varianten nach dem Kriterium der Lärmbetroffenheit gegeben, obwohl dieses ein ganz entscheidendes Merkmal für die Frage ist, ob das geplante Vorhaben in der einen oder anderen Form einen Nutzen in Form einer Entlastung von Wohnquartieren von Durchgangsverkehr zu bewirken vermag, EB S. 13, oder gar einen schädlichen gegenteiligen Effekt hat.

Infolge dessen hat der Vorhabenträger in seinem Erläuterungsbericht keine Übersicht gebracht, wie sich die verschiedenen in Betracht kommenden Varianten hinsichtlich der Verkehrs- und Lärmbelastung auf die Bevölkerung in den Wohngebieten auswirken.

Nachdem in der ersten ergänzenden Auslegung eine neue Verkehrsuntersuchung vorgelegt worden war, die eine starke Zunahme von Verkehr im Wohnquartier Huckelriede auswies, und in der dritten Auslegung das darauf aufbauende Gesamtlärmgutachten bekannt geworden war, das als Folge eine Lärmzunahme über der Schwelle der Gesundheitsgefährdung auswies, beantragten die Einwender im Erörterungstermin, die Gesamtlärmbelastungen verschiedener Varianten des Bauabschnitts 2/2 der A 281 darzustellen, damit die neu gewonnene Erkenntnis der Zunahme einer Lärmbelastung im Wohnquartier Huckelriede in die Variantenabwägung einfließen könne, PFB S. 295.

Die Beklagte lehnte den Antrag jedoch ab, PFB S. 295. Zur Begründung verwies sie nur darauf, dass eine Vielzahl von Varianten geprüft und ausgeschieden worden seien und schließlich die planfestgestellte Variante ausgewählt worden sei. Die ausgeschiedenen Varianten seien „demnach“ nicht mehr einer Untersuchung zur detaillierten Betrachtung zum Gesamtlärm zu unterziehen. Eine Gesamtlärmbetrachtung für die benannten Varianten sei „daher“ nicht notwendig, PFB S. 295.

Die Beklagte hat in ihrer Begründung nicht etwa behauptet, dass zuvor schon bei den ausgeschiedenen Varianten eine Gesamtlärmbetrachtung angestellt worden sei und dieser Gesichtspunkt eine inhaltliche Rolle gespielt habe. Sie hätte dies auch nicht behaupten können, denn für die ausgeschiedenen Varianten waren keine Gesamtlärmbetrachtungen durchgeführt worden. Der Gesamtlärm hatte in der bisherigen Variantenauswahl keine Rolle gespielt. Eine den Kriterien einer Umweltverträglichkeitsprüfung genügende vergleichende Betrachtung der Lärmauswirkungen hat nicht stattgefunden, weder für die optimierten Null- und Nordvarianten noch für die B 6n als Flughafentunnel.

Insbesondere die B 6n als Flughafentunnel ist aufgrund ihrer neuen Verbindungswirkung und ihrer Funktion als Umgehungsstraße geeignet, auf einen Schlag sowohl die Kattenturmer Heerstraße als auch den östlichen Teil der Neuenlander Straße massiv von Verkehr zu entlasten und ein verstärktes Aufkommen von Verkehr im Wohngebiet Huckelriede zu vermeiden. Dass diese Alternative nicht im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht worden ist, stellt einen massiven Fehler im Abwägungsprozess dar.

2. Planrechtfertigung

Seitdem die Rechtsprechung die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zum Fernstraßenausbaugesetz als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs gelisteten Projekte als eine gesetzliche Bedarfsfeststellung betrachtet, ist die gerichtliche Bejahung einer Planrechtfertigung in der Regel ein Selbstläufer.

Allerdings ist im Rahmen der richterlichen Überprüfung der Planrechtfertigung der Frage nachzugehen, ob der Gesetzgeber mit der Bedarfsfeststellung für das in Rede stehende Projekt die Grenzen seines gesetzgeberischen Ermessens überschritten hat,

BVerwG, Urt. v. 08.04.1995 – 4 C 4/94 –.

Davon wäre auszugehen, wenn die Bedarfsfeststellung evident unsachlich wäre, weil es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan im Hinblick auf die bestehende oder künftig zu erwartende Verkehrsbelastung oder auf die verkehrliche Erschließung eines Raumes an jeglicher Notwendigkeit fehlte,

BVerwG, Urt. v. 03.05.2013 – 9 A 16.12 –, Rn. 18 und 21.

Im vorliegenden Fall existiert auf dem knapp 2 km langen Streckenabschnitt, auf dem das Projekt verwirklicht werden soll, bereits eine leistungsfähige vierspurige Bundesstraße, die in gerader Linie geführt und ampel- und kreuzungsfrei ist.

Im vorangegangenen Planfeststellungsbeschluss zum Bauabschnitt 2/1 vom 20.01.2002 war eine vierspurige Rampe zum Anschluss der insoweit bereits fertiggestellten A 281 an diese Bundesstraße rechtskräftig festgestellt worden.

Das Bundesverkehrsministerium hat die Ausführung dieses Anschlusses jedoch im Februar / April 2009 verweigert (PFB S. 130; Schreiben BMVBS vom 06. April 2009, nicht in den Planfeststellungsunterlagen). Seit Januar 2008 besteht für den West-Ost-Verkehr nur eine zweispurige Abfahrtsrampe vom fertiggestellten Bauabschnitt 2/1 zur Neuenlander Straße hin, während der Gegenverkehr auf der Neuenlander Straße bis zur Georg-Wulf-Straße geführt und in diese links abbiegend zur nächsten Auffahrt auf den Abschnitt 2/1 der A 281 gelenkt wird. Diese provisorische Verkehrsführung ist mit Ampeln ausgestaltet. Wenn es zu Wartezeiten kommt, dann vor diesen Ampeln, nicht hingegen auf der freien weiterführenden Strecke auf der Neuenlander Straße. Der Vorhabenträger nimmt die Ampeln hin, um nach außen den Eindruck zu erwecken, es müsse auf dieser Strecke eine Autobahn gebaut werden. Bewusst verletzt er bis auf den heutigen Tag seine Pflicht, den Planfeststellungsbeschluss des Bauabschnitts 2/1 so zu realisieren, wie er festgestellt worden ist. Dieser Zustand besteht nun schon über 10 Jahre, ohne dass die Beklagte ein so großes Problem im Verkehrsfluss gesehen hätte, dass sie auf rasche Abhilfe gedrängt hätte. Wenn der Anschluss mit der vierspurigen Rampe wie planfestgestellt verwirklicht worden wäre, wäre für Jedermann offensichtlich geworden, dass es einer Autobahn auf diesem Abschnitt nicht bedarf, weil der Verkehr auch so sicher, zügig und störungsfrei rollt.

So hat Herr Senator Loske vor der Bremischen Bürgerschaft erklärt:

„Die Bundesregierung ist nicht bereit, diese Rampe zu finanzieren. ... Sie führt dafür zwei Argumente ins Feld: Das erste Argument ist, dass diese Rampe möglicherweise zu einer Dauerlösung werde und der Bauabschnitt 2.2 infrage gestellt würde“.

Beweis:

Protokoll der Bremischen Bürgerschaft (Landtag) vom 18. Juni 2009, S. 3525 – 3532, S. 3530 linke Spalte Mitte (vorzulegen im Bestreitensfalle).

Die Beklagte, die von Senator Loske rechtsgeschäftlich vertreten wurde, hat damit eingeräumt, dass es eine Planrechtfertigung für den Ersatz der bereits vorhandenen Straße durch einen neuen Bauabschnitt 2.2 eigentlich gar nicht wirklich gibt.

Die Beklagte hat auch im Planfeststellungsbeschluss eingeräumt, dass die Begründung für den Bau des BA 2/2

„nicht der Reisezeitgewinn“

sei, PFB S. 118.

Wenn dies so ist, stellt sich die ernsthafte Frage nach dem Nutzen des Vorhabens.

Der Vorhabenträger hat im Erläuterungsbericht behauptet, mit der Herstellung des Bauabschnitts 2/2 entstehe „erstmal eine leistungsfähige Anbindung des GVZ und der Häfen an das überregionale Verkehrsnetz“, EB S. 1 f.

Bei dieser Aussage hat der Vorhabenträger die bereits bestehende leistungsfähige Bundesstraße ausgeblendet und dem unbedarften Leser einen falschen Sachverhalt suggeriert.

Die Beklagte hat die unzutreffende Aussage zur vermeintlich erstmaligen leistungsfähigen Anbindung in den Planfeststellungsbeschluss übernommen, PFB S. 38 unten und 53. Dabei hat sie einräumen müssen, dass bereits die Neuenlander Straße als Hauptverkehrsstraße existiert. Die Beklagte hat dazu angemerkt, die Neuenlander Straße befinde sich „am Rande ihrer Leistungsfähigkeit“, PFB S. 53. Die Beklagte wagt es also nicht zu behaupten, dass die Grenze der Leistungsfähigkeit der Neuenlander Straße bereits überschritten sei.

Die Beklagte beschreibt den Nutzen des Vorhabens abstrakt als „Netzfunktion einer Bundesautobahn“, PFB S. 118, 119 und 125. Der Bauabschnitt 2/2 diene zur Schließung der „Lücke im Zuge des Autobahnnetzes“, PFB S. 116 unten, 118 unten.

Der Begriff „Lücke“ führt in die Irre, denn verkehrlich besteht keineswegs eine Lücke, sondern eine hocheffiziente Bundesstraße.

Nur indem die Beklagte die Leistungsfähigkeit der bestehenden Bundesstraße ausblendet und allein auf den Begriff „Autobahnnetz“ abstellt, erhält das Wort „Lücke“ einen Sinn – aber was für einen: Der Nutzen der Autobahn soll darin liegen, dass sie eine Autobahn und keine Bundesstraße ist, PFB S. 118 f. Die Neuenlander Straße könne nicht als dauerhafte Verbindung bleiben, weil ihre „Umwidmung“ in eine Autobahn nicht möglich sei, EB S. 26. Die Beklagte lehnt die Nullvariante ab, eben weil sie „in keinem Fall die Anforderungen einer Autobahn erfüllt“, PFB S. 133 oben.

Der Begriff „Autobahn“ wird so zum Selbstzweck, die Begründung für das Vorhaben wird selbstreferentiell.

Die Beklagte tut sich schwer, überhaupt irgendeinen konkreten Nutzen der Maßnahme zu nennen. Sie behauptet eine

„Erhöhung der Verkehrssicherheit, da u.a. kein plangleiches Kreuzen möglich ist“, PFB S. 118.

Dabei verläuft auch schon die bestehende vierspurig ausgebaute Bundesstraße im gesamten Verlauf zwischen dem Neuenlander Ring und der Kreuzung Kattenturmer Heerstraße kreuzungs- und ampelfrei.

Weiter beruft sich die Beklagte auf eine Steigerung der Zuverlässigkeit und geringere Störanfälligkeit der Autobahn, PFB S. 118.

Als typisches und zentrales Sicherheitselement zur Erhöhung der Zuverlässigkeit und Verringerung der Störanfälligkeit einer Autobahn dienen Standstreifen. Aber diese sind auf der neu zu bauenden Strecke nicht eingeplant. Eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit ist nicht zu erwarten. Die Beklagte hat keine Untersuchungen zu Unfallhäufigkeiten auf dem Streckenabschnitt vorgelegt und keine Prognosen über deren Verringerung angestellt.

Der hier in Rede stehende Autobahnabschnitt von nicht einmal 2 km Länge hat nur eine innerörtliche Wirkung. Es handelt sich nicht um die erstmalige Herstellung einer neuen Verkehrsverbindung. Vielmehr soll der planfestgestellte Autobahnabschnitt in einer verschlungenen Streckenführung teils parallel und teils als Ersatz zur bestehenden in gerader Linie geführten leistungsfähigen vierspurig ausgebauten innerörtlichen Bundesstraße B 6 (Neuenlander Straße) hergestellt werden.

Weitere Behauptungen für die angebliche Notwendigkeit des Bauabschnitts 2/2, die bisher vorgebracht wurden, erhält die Beklagte im Planfeststellungsbeschluss selbst zu Recht nicht mehr aufrecht, denn

- das Autobahnteilstück hat keinerlei Auswirkungen auf den Verkehr auf der A1, der A27, der B75 und auf das Bremer Kreuz;
- es leistet keinen Beitrag zur Entlastung der Innenstadt und der Weserbrücken;
- es ist nicht Voraussetzung für die Finanzierung und Realisierung des Bauabschnitts 4 (Wesertunnel).

Soweit die Beklagte dem Bauabschnitt 2/2 wenigstens eine geringe Belastungswirkung für die Weserquerung beimessen will, PFB S. 125, wird sie durch die Gutachter des Vorhabenträgers widerlegt:

IVV Aachen beschreibt als räumlichen Wirkungsbereich des Bauabschnitts 2/2 beziehungsweise für den dort diskutierten Verzicht auf diesen Bauabschnitt den

„Bereich zwischen der Weser im Norden, der Habenhauser Brückenstraße im Osten, dem Flughafen im Süden und der Anschlussstelle Bremen-Neustädter Hafen im Westen. Nur in diesem Bereich sind relevante Belastungsveränderungen durch den Verzicht des Baus des BA 2/2 der A 281 zu identifizieren“,

IVV Aachen, Aktualisierung der Verkehrsprognose 2025, Juni 2014, S. 46 ff., 51 (Ordner 7 Unterlage 22.3).

Die Wirkung des Bauabschnitts 2/2 ist somit rein lokal. Sie ist weder regional noch überregional noch national.

Für den zweifelhaften Nutzen, die hocheffiziente Bundesstraßenverbindung durch eine „Autobahn“ zu ersetzen, müssen die dafür aufzuwendenden Kosten gegengerechnet werden. Es muss das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ermittelt werden.

Bei der Aufstellung des Bedarfsplans werden regelmäßig der Nutzen und die Kosten der einzustellenden Projekte ermittelt und zueinander ins Verhältnis gesetzt. Die Nutzen-Kosten-Analyse (NKA), die alle monetarisierbaren Projektauswirkungen in Geldeinheiten ausdrückt und den Investitionskosten gegenüberstellt, bildet den „Kern“ des Bewertungsverfahrens für den Bundesverkehrswegeplan,

1. „Grundkonzeption“ zum Bundesverkehrswegeplan 2015, S. 50, in: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegplan-2030-inhalte-herunterladen.html>
2. Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 9.

Auf diese Weise soll eine rationale Entscheidungsgrundlage für eine gesetzgeberische Ermessensentscheidung geschaffen werden, wonach einzelne Projekte durch Einstellung in den vordringlichen Bedarf (VB) mit Priorität finanziert und weniger vorteilhaft bewertete Projekte durch Einstufung in den weiteren Bedarf (WB) in die Zukunft vertagt werden. Dieses Prozedere rechtfertigt es, die vom Gesetzgeber getroffene Ermessensentscheidung im Regelfall nicht mehr von der Rechtsprechung zu überprüfen.

„Wichtigstes Kriterium für die Einstufung in den VB ist wie beim VB+ das Vorliegen eines hohen NKV“,

Zitat aaO, Ziffer 6.2, Seite 73.

Für den hier in Rede stehenden Bauabschnitt 2/2 der A 281 hat es aber niemals eine Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses zum Zwecke der Einstufung in den Bedarfsplan gegeben!

Die Beklagte hat im PFB angeführt, dass die Maßnahme sowohl im Bedarfsplan 2004 als auch bei der Bedarfsplanüberprüfung 2009 / 2010 als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs geführt worden sei, PFB S. 137.

Es verwundert, dass die Beklagte die Bedarfsplanüberprüfung 2010 anführt, denn diese hatte keine Einzelprojekte, sondern nur die allgemeinen Rahmenbedingungen der Bundesländer zum Gegenstand gehabt, vgl.

In den genannten Jahren 2004 und 2010 lag nur eine Nutzen-Kosten-Betrachtung für die Eckverbindung von der A 27 durch den Wesertunnel bis zur A 1 bei der Anschlussstelle Brinkum vor. Dabei galt die von der Neuenlander Straße nach Süden abzweigende Strecke als Bauabschnitt V und die weitere Neuenlander Straße nur als eine verkehrliche Anbindung an den Autobahnzubringer Arsten (siehe unten). Es wird bestritten, dass dieser Streckenabschnitt auf der Neuenlander Straße planerisch in diese Eckverbindung und deren Nutzen-Kosten-Berechnung einbezogen war.

Die Vereinigung der Bürgerinitiativen bat das Bundesverkehrsministerium in einem Schreiben vom 28.09.2012 um Auskunft, wie hoch das Nutzen-Kosten-Verhältnis für den Bauabschnitt 2.2 der A 281 vom Neuenlander Ring zum Zubringer Arsten sei.

Beweis: Schreiben Vereinigung der Bürgerinitiativen vom 28.09.2012
(**Anlage K 9**).

Das Bundesministerium für Verkehr antwortete in einem Schreiben vom 21.11.2012, dass Informationen nur für die gesamte Eckverbindung von der A 27 zur A 1, nicht jedoch isoliert für den Bauabschnitt 2.2 vorlägen.

Beweis: Schreiben BMVBS vom 21.11.2012 (**Anlage K 10**).

Für die A 281 wurden Abschnitte mit eigenständiger verkehrlicher Bedeutung gebildet. Der 1. Bauabschnitt auf der rechten Weserseite mit Anschluss an die A 27 steht seit 1995 unter Verkehr, die Bauabschnitte 2/1 und 3/1 auf der linken Weserseite seit 2008. Der Bauabschnitt 3/2 wurde 2014 dem Verkehr übergeben. Der Bauabschnitt 4 (Wesertunnel) wurde am 30. Juni 2010 planfestgestellt. Der offizielle Baubeginn erfolgte am 10. Januar 2019 („erster Spatenstich“), PFB S. 41.

Die Beklagte bezeichnet die Strecke zwischen dem fertig gestellten Bauabschnitt 2/1 und der Kreuzung Kattenturmer Heerstraße als Bauabschnitt 2/2 und als „eine für sich allein verkehrswirksame Teilstrecke“, PFB S. 50.

Die Bildung von Abschnitten mit verkehrlich eigenständiger Bedeutung hat rechtlich zur Folge, dass für jeden Abschnitt gesondert eine Planrechtfertigung für eine Planfeststellung gegeben sein muss. So hätte spätestens nach der Planfeststellung und Realisierung des Bauabschnitts 2/1 für den daran anschließenden Bauabschnitt 2/2 eine eigenständige Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt und zur Grundlage einer Einstufung in den vordringlichen oder weiteren Bedarf im Bundesverkehrswegeplan gemacht werden müssen.

So war es auch geplant. In der 2014 erstellten „Grundkonzeption“ zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) hieß es:

„Mehr als die Hälfte der im BVWP 2003 enthaltenen Vorhaben sind noch nicht oder nicht vollständig realisiert. Viele dieser Projekte werden zur Lösung der verkehrlichen Probleme im Netz weiterhin erforderlich sein. Einige Projekte sind angesichts geänderter Rahmenbedingungen aber weiterzuentwickeln oder sogar infrage zu stellen. *Im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2015 sind daher die noch nicht realisierten Projekte des BVWP 2003 in die neue Bewertung einzubeziehen.*“

Ausgenommen und damit nicht erneut bewertet werden nur einige wenige Vorhaben, die als „laufend“ gelten. Dazu zählen Maßnahmen,

- *die bereits im Bau sind,*
 - *bei denen zurzeit davon ausgegangen wird, dass bis voraussichtlich Ende 2015 mit dem Bau begonnen wird oder*
 - *für die im Rahmen einer Öffentlich-Privaten-Partnerschaft (OPP) ein Konzessionsvertrag besteht bzw. voraussichtlich bis Ende 2015 bestehen wird.*
- ...

Sofern laufende Maßnahmen mehrere Teilabschnitte umfassen, die unabhängig voneinander einen verkehrlichen Nutzen entfalten, sind die noch nicht begonnenen Abschnitte nach Einzelfallprüfung ggf. in die Neubewertung des BVWP 2015 einzubeziehen.

Die Liste der im Bau befindlichen bzw. als gebunden geltenden Vorhaben wird im Frühjahr 2014 veröffentlicht. Im Verlauf der Projektbewertung wird noch einmal geprüft, ob die als im Bau befindlich definierten Projekte tatsächlich wie vorgesehen bis Ende 2015 in Bau gehen werden.

Entsprechend den Festlegungen werden im BVWP 2015 auch Projekte noch einmal bewertet, die schon sehr weit geplant, teilweise sogar schon planfestgestellt sind. *Die erneute Bewertung aller noch nicht laufenden Projekte ist Grundvoraussetzung für eine ergebnisoffene und bedarfsorientierte Priorisierung.* Jede Projektidee muss unabhängig vom Anmelder oder dem Planungsstand beweisen, dass sie zur Lösung der drängenden Probleme der Verkehrssysteme beitragen kann und wirtschaftlich ist.

Zitat Grundkonzeption zum BVWP, Ziffer 5.1.3, S. 51 f., Hervorhebungen durch den Unterzeichner.

Der Bauabschnitt 2/2 der A 281 war kein Projekt, mit dessen Baubeginn im Jahr 2015 zu rechnen war. Er zählte also nicht zu den „laufenden Projekten“ und war demzufolge einer Nutzen-Kosten-Analyse zu unterziehen.

Der Bundesverkehrswegeplan wurde am 03.08.2016 vom Bundeskabinett beschlossen. Er trug dann nicht mehr die abgelaufene Jahreszahl 2015, sondern die Zieljahreszahl 2030.

Die in der Grundkonzeption enthaltene Bestimmung, welche Projekte von einer (erneuten) Bewertung ausgenommen sein sollten, wurde ihrer Struktur nach in den Bundesverkehrswegeplan übernommen. Durch die verstrichene Zeit war nur eine Anpassung dahingehend notwendig geworden, dass nicht nur Projekte von der Bewertung ausgenommen wurden, *bei denen zurzeit davon ausgegangen wird, dass bis voraussichtlich Ende 2015 mit dem Bau begonnen wird, sondern auch solche Projekte, die in Kürze begonnen werden,*

Bundesverkehrswegeplan 2030, Seite 10.

Außerdem erfolgte eine redaktionelle Klarstellung dahingehend, dass die noch nicht laufenden, sondern erst in Kürze beginnenden Projekte nicht als „laufende Projekte“ bezeichnet wurden, sondern neben die Kategorie der „laufenden Projekte“ als weitere Kategorie der „fest disponierten“ Projekte traten und beide zusammen als Vorhaben bezeichnet wurden, *die als bereits Laufend gelten*,

ebenda.

In der Sache änderte sich durch diese neue Begrifflichkeit nichts. Von der erneuten Bewertung nach aktualisierter Methodik

„ausgenommen wurden nur die Vorhaben, die als bereits Laufend gelten. Dazu zählen Maßnahmen, die bereits im Bau sind bzw. in Kürze begonnen werden oder für die im Rahmen einer Öffentlich-Privaten Partnerschaft (ÖPP) ein Konzessionsvertrag besteht bzw. in Kürze bestehen wird“,

Zitat Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 10.

Demnach sollte es sich bei den „fest disponierten Projekten“, die noch nicht am Laufen waren, aber als laufend „gelten“ sollten, um solche Maßnahmen handeln, die „in Kürze begonnen werden“.

Diese Maßgabe wurde aber im Fall des Bauabschnitts 2/2 der A 281 missachtet:

Eine Delegation aus Bremen sprach am 21.04.2016 beim Bundesverkehrsministerium in Bonn vor und erklärte, dass die Einstufung des BA 2/2 der A 281 in die Kategorie „Laufende und fest disponierte Vorhaben“ dem „Projektsachstand“ entspreche.

Beweis:

Vermerk SUBV (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr) Dr. Susann Cordes vom 22.04.2016 (**Anlage K 11**).

Diese Aussage war falsch. Am 21.04.2016 hatte noch nicht einmal ein erster Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren stattgefunden. Wie sich die Erörterung des Planes mit den Einwendern entwickeln würde und welche Konsequenzen daraus zu ziehen sein würden, war noch nicht bekannt. So konnte das Vorhaben zum damaligen Zeitpunkt weder als „fest disponiert“ noch als „in Kürze beginnend“ angesehen werden.

Mit dem Trick ihrer falschen Angabe entzog sich die Beklagte einer Nutzen-Kosten-Analyse. Es wäre die erste Nutzen-Kosten-Analyse für den Bauabschnitt 2/2 der A 281 gewesen. Die im Planfeststellungsbeschluss enthaltene Aussage, dass eine „erneute“ Nutzen-Kosten-Bewertung nicht erforderlich gewesen sei, PFB S. 58 unten, ist falsch, denn es gab bisher noch keine.

Das Bundesministerium folgte der Angabe der Bremer und übernahm den Bauabschnitt 2/2 der A 281 als „fest disponiertes Projekt (FD)“ und ohne Angabe eines Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) in den Bundesverkehrswegeplan,

Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 102, lfd. Nr. 1.

Der aktuelle „Bundesverkehrswegeplan 2030“ wurde am 03.08.2016 vom Bundeskabinett beschlossen, das Fernstraßenausbaugesetz wurde am 02.12.2016 vom Bundestag beschlossen, unter dem 23.12.2016 ausgefertigt und am 30. Dezember 2016 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht, PFB S. 50 und 138.

Die Beklagte behauptet im Planfeststellungsbeschluss, das BMVI (Bundesverkehrsministerium) habe mit den Bundesländern beschlossen gehabt, Projekte mit „weit fortgeschrittenem Planungsstand“ nicht erneut zum BVWP 2030 zu bewerten. Dies gelte insbesondere für „Projekte des Lückenschlusses“ (PFB S. 137).

Ein solcher Sachverhalt wird seitens der Kläger mit Nichtwissen bestritten. Die Beklagte nennt kein Datum und kein beschlussfähiges Gremium und legt kein Dokument vor, welches ihre Aussage belegen würde. In der Endfassung des schließlich am 03.08.2016 vom Bundeskabinett beschlossenen Bundesverkehrswegeplanes findet sich keine Aussage mit dem von der Beklagten angeführten Inhalt.

Im Bundesverkehrswegeplan wird eine ganz andere Praxis angeführt:

„Es wurden also auch solche Projekte noch einmal bewertet, die schon sehr weit geplant, teilweise sogar schon planfestgestellt sind. Dies war Grundvoraussetzung für eine ergebnisoffene und bedarfsorientierte Priorisierung“,

Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 10.

Der Bauabschnitt 2/2 war noch weit von einem Planfeststellungsbeschluss entfernt. Als die Bremer Delegation im April 2016 beim Bundesverkehrsministerium vorsprach, hatte es noch keinen Erörterungstermin gegeben. Eine erste Erörterung fand am 24. Mai 2016 und vom 31. Mai bis 2. Juni 2016 statt. Es stellte sich heraus, dass noch weitere Planunterlagen erstellt und öffentlich ausgelegt werden mussten. Es gab drei ergänzende Auslegungen und Anhörungen, PFB S. 72 ff., und einen weiteren Erörterungstermin am 26. September und 16. Oktober 2018, PFB S. 82. Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss erging am 24. Mai 2019, also erst drei Jahre nach dem Kabinettsbeschluss über den Bundesverkehrswegeplan vom 3.8.2016. Die im Planfeststellungsbeschluss vertretene Auffassung, dass der BA 2/2 der A 281 zu den Projekten mit weit fortgeschrittenem Planungsstand zähle, PFB S. 137, ist falsch.

Es gab nach den in der Grundkonzeption und im Bundesverkehrswegeplan angeführten Kriterien keinen Grund, den Bauabschnitt 2/2 der A 281 vom Erfordernis einer Nutzen-Kosten-Analyse freizustellen.

Soweit die Beklagte geltend macht, der Bauabschnitt 2/2 diene einem „Lückenschluss“, PFB S. 137, trifft dies nicht zu, denn auf diesem Streckenabschnitt gibt es keine Lücke, sondern eine hoch leistungsfähige vierspurige Bundesstraße.

Auch hat die Frage, ob eine Lücke geschlossen wird, nichts damit zu tun, wie weit der Planungsstand fortgeschritten ist und ob mit dem Bau „in Kürze begonnen“ wird.

Das Bundesverkehrsministerium hat die Aufnahme des Bauabschnittes 2/2 in den Bundesverkehrswegeplan mit dem Hinweis versehen, dass es sich um die „Fertigstellung des Gesamtprojekts“ handle,

Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 102.

Der in diesem Hinweis verkörperte Gedanke ist jedoch kein Kriterium, welches es rechtfertigen würde, das Projekt von einer Nutzen-Kosten-Analyse zu befreien. Zum Einen gehörte die Strecke auf der Neuenlander Straße bis zum Autobahnzubringer Arsten nie zum Gesamtprojekt Eckverbindung A 281 (siehe unten). Zum Anderen hat die Beklagte davon Abstand genommen, das sogenannte „Gesamtprojekt“ als ein einheitliches Projekt zu planen und planfestzustellen. Vielmehr hat sie das Vorhaben in zahlreiche Abschnitte mit eigenständiger verkehrlicher Bedeutung aufgeteilt. Diese Abschnittsbildung ist zulässig. Sie führt dazu, dass für jeden Abschnitt gesondert jeweils die Frage nach dem Kosten-Nutzen-Verhältnis und der Planrechtfertigung gestellt wird und in vergleichender Konkurrenz mit anderen für den vordringlichen Bedarf angemeldeten Projekten beantwortet werden muss.

Die Beklagte hat die Logik umgedreht. Sie hat behauptet, das Vorhaben sei im aktuellen Bedarfsplan als „laufend und fest disponiert“ gelistet und verfüge „somit“ über ein ausreichendes Nutzen-Kosten-Verhältnis, PFB S. 137. Dabei hätte das Vorhaben gar nicht im Bedarfsplan als laufend und fest disponiert gelistet werden dürfen, sondern vielmehr einer Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen werden müssen.

Die Nutzen-Kosten-Analyse dient dazu, eine Vergleichbarkeit zwischen den Projekten herzustellen, damit die beschränkten öffentlichen Mittel nicht für ungeeignete Zwecke verschwendet werden und Projekte mit hohem Nutzen-Kosten-Verhältnis unverwirklicht bleiben.

Indem aus dem Bundesverkehrswegeplan der Bedarfsplan abgeleitet und dieser schließlich zur Grundlage des Fernstraßenbaugesetzes gemacht worden ist, hat der Gesetzgeber mit jeder einzelnen Einstufung von Projekten in den vordringlichen Bedarf oder, wie hier, in die noch dringlichere Kategorie „fest disponiert“ ein Einzelfallgesetz beschlossen, welches sich unmittelbar zu Lasten der davon Betroffenen auswirkt, die sich dann nicht mehr auf das Fehlen einer Planrechtfertigung berufen können. Solch ein Einzelfallgesetz unterliegt einer strengeren verfassungsrechtlichen Missbrauchs- und Verhältnismäßigkeitskontrolle als ein bloß allgemeines Gesetz.

Im vorliegenden Fall hat die Beklagte in Zusammenwirken mit dem Bundesverkehrsministerium dafür gesorgt, dass die allgemeingültigen Kriterien für die Durchführung einer Nutzen-Kosten-Analyse als Grundlage für die Bedarfseinstufung nicht eingehalten wurden. Dies geschah mit zwei ungeeigneten Begründungen, nämlich einem vermeintlich weit fortgeschrittenen Planungsstand, obwohl dieser nicht weit fortgeschritten war und das vorgegebene Kriterium „in Kürze Baubeginn“ nicht erfüllt war, und einem vermeintlichen Lückenschluss, obwohl nicht wirklich eine Lücke zu schließen und der Bauabschnitt verkehrlich eigenständig zu prüfen ist.

Bei ordnungsgemäßer Durchführung einer Nutzen-Kosten-Analyse würde sich herausstellen, dass der Nutzen weit geringer ist als die Kosten.

Beweis: Einholung eines Sachverständigengutachtens.

Erstmals im Planfeststellungsbeschluss hat die Beklagte bekannt gegeben, dass die Ingenieurgruppe Aachen (IVV) seitens des Bundesministeriums für Verkehr mit der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses beauftragt worden sei und im Dezember 2016 ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,43:1 ermittelt habe, PFB S. 59 und 137.

Diese Behauptung wird mit Nichtwissen bestritten. Nie zuvor hat die Beklagte davon etwas verlauten lassen. Der Vorhabenträger hat die angebliche Berechnung nicht vorgelegt. Seit Dezember 2016 hat es zwei ergänzende Auslegungen von Planunterlagen gegeben, gemäß Anträgen vom 21. Februar 2017 und 19. Februar 2018, PFB S. 73 f. Die angebliche Berechnung IVV Aachen wurde nicht ausgelegt, so dass die Einwender keine Gelegenheit hatten, sie kritisch zu untersuchen.

Angesichts des auf der Nutzenseite zu betrachtenden Umstandes, dass der durch das Projekt im fertigen Zustand zu erzielende Reisezeitgewinn so minimal ist, dass er nicht einmal zur Begründung der Planfeststellung herangezogen wird, PFB S. 118, und er im Übrigen durch die extremen Verkehrsstaus während der 3 Jahre dauernden Bauzeit auf Jahrzehnte hin aufgezehrt wird oder sogar ganz entfällt, und angesichts der durch Grundstücksaufkäufe im innerstädtischen Bereich und den Abriss und Neubau des Troges extrem hohen Baukosten ist es unmöglich, dass der Nutzen des Bauvorhaben dessen Kosten übersteigt.

Beweis: Wie oben.

Für das Vorhaben besteht daher allein schon für sich betrachtet keine Planrechtfertigung. Unter keinen Umständen kann diesem Vorhaben der Vorzug gegenüber anderen vergleichend zu betrachtenden Projekten gegeben werden, die nicht als fest disponiert oder mit vordringlichem Bedarf bewertet worden sind. Die im Fernstraßenausbaugesetz übernommene Einstufung als fest disponiert ist willkürlich und verstößt derart krass gegen den allgemeinen Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, dass die Grenzen des gesetzgeberischen Ermessens überschritten sind.

Der Planfeststellungsbeschluss ist wegen fehlender Planrechtfertigung rechtswidrig und verletzt die Kläger in ihren Rechten.

Deswegen wird der Senat die Frage der Verfassungsmäßigkeit der Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan dem Bundesverfassungsgericht vorzulegen haben,

BVerwG, Urt. v. 08.04.1995 – 4 c 4/94 –, Leitsatz 2.

3. Optimierte „Nullvariante Plus“ und Nordvariante

Sofern eine Planrechtfertigung angenommen wird, führt dies nicht dazu, dass automatisch das planfestgestellte Vorhaben als begründet anzusehen sei. Vielmehr ist den Fragen nachzugehen, welcher Bedarf mit dem Vorhaben befriedigt werden soll, welche Lösungen es dafür gibt und ob die „Nullvariante“ oder eine Nordvariante, vielleicht in optimierter Form, am sinnvollsten ist.

Die Frage nach der „Null-Variante“, also danach, ob auf das Vorhaben verzichtet werden kann, ist in der Abwägung nicht auszusparen. Die Aufnahme des Vorhabens in den vordringlichen Bedarf oder seine Einstufung als „fest disponiert“ und damit die Annahme einer Planrechtfertigung steht einer solchen durchzuführenden Abwägung nicht entgegen,

BVerwG, Urt. v. 24.11.2010 – 9 A 13.09 –, Rn. 62 und
BVerwG, Urt. v. 24.11.2010 – 9 A 14.09 –, Rn. 59 unter Verweis auf
BVerwG, Urt. v. 26.03.1998 – 4 A 7.97 –.

3.1:

Weder der Vorhabenträger noch die Beklagte haben einen bedarfsorientierten Ansatz verfolgt, um an diesem Maßstab die Möglichkeit einer Nullvariante zu prüfen. Vielmehr haben sie als Prämisse gesetzt, dass in dem Bereich zwischen dem fertiggestellten Bauabschnitt 2/1 der A 281 und dem Autobahnzubringer Arsten eine „Autobahnücke“ klaffe, wo die bestehende Bundesstraße durch eine Autobahn zu ersetzen sei. Demzufolge gehe es nur darum, eine Linie für die so herzustellende Autobahn für den Bauabschnitt 2/2 zu bestimmen, PFB S. 41 ff.

Eine Autobahn ist aber kein Selbstzweck. Als Begründung für eine Planfeststellung mit enteignungsgleicher Vorwirkung reicht es nicht aus, zu sagen, dass man lieber eine Autobahn an Stelle eine Bundesstraße haben möchte. Genau das aber ist die Denkweise der Beklagten, wenn sie eine Nullvariante mit dem Argument ablehnt, dass diese „in keinem Fall die Anforderungen einer Autobahn erfüllt“, PFB S. 133.

Zu beanstanden ist auch, dass die Beklagte weder die „Nullvariante“ noch eine Nordvariante in jeweils optimierter Form geprüft hat:

Wenn es darum geht, das Quartier Valckenburghstraße im Wohngebiet Huckelriede besser vor Lärm zu schützen, EB S. 11, 14, PFB S. 44 Mitte, 48, 56 Abs. 2, 61, 101 unten, dann kann man auf einem Abschnitt von 200 m dicht entlang den Fahrspuren des innen liegenden Troges eine weitere Lärmschutzwand errichten. Platz dafür ist reichlich vorhanden. Alternativ könnte auch die bestehende Lärmschutzwand an der Neuenlander Straße dem Stand der Technik entsprechend mit hoch absorbierendem Material und zur Fahrbahn hin abgeschrägt erneuert werden. Man braucht keine 2 km Autobahn zu bauen, um diesen Lärmschutz herzustellen.

Wenn es darum geht, Kleingärten entlang der Neuenlander Straße vor Lärm zu schützen, EB S. 10, 11, 14, 98, 100, 101, 106 – was sicherlich wünschenswert ist, allerdings gegenüber dem Lärmschutz für Wohngebiete nachrangig, weil dort nachts niemand schläft –, dann kann man entlang den Kleingärten eine Lärmschutzwand errichten. 3 m Höhe würden dafür ausreichen. Man braucht keine 2 km Autobahn 200 m weiter südlich – ebenfalls mit Lärmschutzwänden – zu bauen, um den Lärmschutz für die Kleingärten zu realisieren.

Wenn es darum geht, den Knotenpunkt Neuenlander Straße / Kattenturmer Heerstraße leistungsfähiger zu gestalten, PFB S. 48, dann braucht man weder den bestehenden Trog zu beseitigen und durch einen längeren Trog/Tunnel zu ersetzen noch 2 km Autobahn zu bauen. Es reicht aus, die Rechtsabbiegespuren von der Neuenlander Straße in die Kattenturmer Heerstraße auszuweiten und den Kreuzungsverkehr zu optimieren, wie es in der Planfeststellung für den Bauabschnitt 2/2 vorgesehen ist. Das planfestgestellte Vorhaben wirkt in diesem Bereich nicht vorteilhafter, als es auch mit einer optimierten Nullvariante oder Nordvariante möglich wäre.

Wenn es darum geht, den Verkehrslärm auf der Kattenturmer Heerstraße durch eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder mit Hilfe von LKW-Fahrverboten zu reduzieren, so kann man dies tun, PFB S. 22 f., 63, 103 f., 107, ohne gleichzeitig eine Autobahn zu bauen. Die im PFB, S. 22, als Auflage vorgesehene Ausweitung von Tempo 30 auf die Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr ist nur eine Kompensationsmaßnahme dafür, dass es durch den BA 2.2 auf der hoch belasteten Kattenturmer Heerstraße zu einer weiteren Verkehrszunahme und einer weiteren Überschreitung des Lärmgrenzwerts von 60 d(B)A nachts kommt.

Wenn es darum geht, auf der Neuenlander Straße einen Mittelstreifen herzurichten, PFB S. 130, 182, 194, dann lässt sich dies auch im vorhandenen Querschnitt bewältigen.

Wenn es darum geht, eine Null- oder Nordvariante mit günstiger Verkehrsführung zu betrachten, dann darf nicht der Status-Quo mit der selbstverschuldeten provisorischen Rampe betrachtet werden, wie es im Planfeststellungsbeschluss geschehen ist, PFB S. 48, 132, sondern eine Herstellung der vierspurigen Rampe, wie sie im Planfeststellungsbeschluss zum Bauabschnitt 2/1 verbindlich festgesetzt worden war.

Die vierspurige Rampe wird fälschlicherweise im PFB so dargestellt, als ob die Neuenlander Straße in beiden Richtungen unterbrochen werden müsse, PFB S. 131. Die ohnehin vorhandene weiterführende Spur in Ost-West-Richtung kann einfach beibehalten werden; es braucht kein „Rechtsabbieger“ extra hergestellt zu werden, wie es in PFB S. 273 heißt; bei Beibehaltung dieser Fahrverbindung wird der darauf fließende Verkehr nicht, wie in PFB S. 273 behauptet, von der östlichen Neuenlander Straße auf die Kornstraße verlagert. In West-Ost-Richtung wird die Neuenlander Straße durch eine vierspurige ampelfreie Rampe auf 100 m zwischen Kirchweg und Einmündung Neuenlander Ring abgeklemmt; Anlieger können über die Paul-Feller-Straße fahren, für den Verkehr Richtung Arsten besteht die Möglichkeit, an der Anschlussstelle Airport-Stadt auf die A 281 zu fahren.

In Betracht kommt auch eine Mischform dergestalt, dass im Anschluss an den fertig gestellten Bauabschnitt 2/1 der Bauabschnitt 2/2 auf der planfestgestellten Trasse geführt wird und im Bereich des Grundstücks des ehemaligen Baumarktes Hornbach auf die Trasse der Neuenlander Straße überführt wird,

Vorschlag der Vereinigung der Bürgerinitiativen im Einwand 04.

Damit ließe sich der extrem aufwändige Abriss und Neubau des Troges im Bereich der Kreuzung Kattenturmer Heerstraße vermeiden.

All diesen kostensparenden Möglichkeiten zur Verbesserung der bestehenden Situation ohne den großen Aufwand des planfestgestellten Bauabschnitts 2/2 mit dem aufwendigen Trogabrisse und Trog- und Tunnelneubau ist die Beklagte nicht nachgegangen. Das ist ein schwerer Abwägungsmangel.

3.2:

Die von der Beklagten gewählte Vorgehensweise, den zwischen dem fertig gestellten Bauabschnitt 2/1 und der Kreuzung Kattenturmer Heerstraße bestehenden Abschnitt als eine „Autobahnücke“ zu betrachten, die es zu schließen gelte, entspricht schon nicht dem historischen Werdegang der Planung einer Eckverbindung von der A 27 unter der Weser hindurch zur Neustadt und weiter zur A 1, denn diese war von Anfang an nach Brinkum, nicht zum Autobahnzubringer Arsten gedacht.

In einem Bericht des Bausenators für die Deputation für das Bauwesen vom 06.06.1990 ist ausführlich der historische Werdegang des Projektes beschrieben: Ab dem Jahr 1960 wurde eine Bundesstraße links der Weser mit Anschluss an die B 212 konzipiert. Sie sollte auf Bremer Gebiet zwischen den Ortsteilen Grolland und Huchting verlaufen.

Unabhängig davon wurde großräumig eine Autobahn A 5 geplant, die von Basel-Mannheim-Gießen in den norddeutschen Raum weitergeführt werden sollte. Im Jahr 1978 erarbeitete ein Arbeitskreis eine optimale Netzgestaltung mit einer A 5, die von der A 1 bei Brinkum über die Neuenlander Straße und das Niedervieland in Richtung Norden geführt und eine Querspange mit Weserquerung zur A 27 im Bereich Oslebshausen erhalten sollte. In der Folgezeit verzichteten die Flächenländer Hessen, Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen auf die A 5 südlich und nördlich von Bremen. Auf bremischem Gebiet blieb die Planung einer Verbindung von der A 1 bei Brinkum bis zur A 27 aufrechterhalten. Sie wurde im Jahre 1983 als „Eckverbindung Bremen“ (A 281) im Flächennutzungsplan festgeschrieben.

Beweis:

Bericht Senator für das Bauwesen vom 6.6.1990 mit Übersichtskarte (**Anlage K 12**), S. 1 und 2.

Die von der Neuenlander Straße /Flughafen bis zur Landesgrenze führende Strecke wurde als „5. Bauabschnitt“ bezeichnet. Sie

„soll in einem Abstand von ca. 800 m parallel zur Kattenturmer Heerstraße verlaufen und dabei den Flughafensicherheitsbereich mit einem Tunnel unterqueren“ und auf niedersächsischem Gebiet „westlich der Anschlußstelle Bremen/Brinkum in die A 1 einschleifen“,

aaO, S. 6.

Für den Bereich des Bremer Südens, zwischen der Warturmer Heerstraße und dem Anschluss an die A 1 bei Brinkum, wurden drei Varianten diskutiert und in dem Bericht des Bausenators beschrieben. Am vorteilhaftesten schnitt die „Variante A“ ab. Ihre Strecke verlief auf dem inzwischen fertig gestellten Bauabschnitt 2/1, weiter auf der Neuenlander Straße und dann nach Süden abbiegend auf dem Bauabschnitt 5,

aaO, S. 7 f.

Als Vorteile dieser Lösung wurden unter anderem genannt, sie

- „- kann unter vollständiger Aufrechterhaltung des bestehenden Verkehrs gebaut werden.
- Sie führt zu größerer Entlastung angrenzender Wohngebiete und verhindert Schleichverkehr“ (Seite 13).

aaO, S. 13.

Für alle drei Varianten wurden jeweils vier Verknüpfungspunkte vorgesehen. Weiter hieß es:

„Darüberhinaus besteht bei der Trasse A die Möglichkeit, die Neuenlander Straße und damit die B6 n (ehemaliger Zubringer Arsten) anzuschließen. Aufgrund der o. angeführten Gabelung an dieser Stelle ergibt sich der höchste Verkehrswert für die Variante A“;

aaO, S. 10.

Daran zeigt sich, dass die Verbindung auf der Neuenlander Straße zum Autobahnzubringer nur als ein „Anschluss“ an die Eckverbindung und nicht etwa als ein Bestandteil der Eckverbindung galt!

Für die „Eckverbindung Bremen“ war die maßgebende Beurteilung im Rahmen der Bedarfsplanung

„zum Jahre 1985 durchgeführt“ worden,

ebenda.

In dieser Bedarfsplanung war der Anschluss der Neuenlander Straße hin zum Autobahnzubringer Arsten also nicht enthalten gewesen!

Beweis:

Vorlegung der Pläne mit der Bedarfsplanung durch die Beklagte.

Der in dem Bericht als Variante A bezeichnete Verlauf der Eckverbindung wurde – ohne die weitere Strecke der Neuenlander Straße zum Autobahnzubringer – als Bauabschnitt II für den Bereich „Bremen“ und als Bauabschnitt V für den Bereich Bremen/Niedersachsen zum Bundesverkehrswegeplan 1992 angemeldet und mit vordringlichem Bedarf gelistet.

Beweis:

1. Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan 1992,
2. Bundesverkehrswegeplan 1992 (vorzulegen von der Beklagten).

Wenn der Vorhabenträger und die Beklagte gebetsmühlenartig davon sprechen, dass die „Eckverbindung Bremen“ fertiggestellt werden solle und eine „Lücke“ im Autobahnnetz bestehe, so beziehen sie sich historisch zu Unrecht auf das Verbindungsstück der Neuenlander Straße zum Autobahnzubringer Arsten. Richtigerweise ist der „Lückenschluss“ in Form des 5. Bauabschnitts zu bewerkstelligen, der heutzutage als B 6n bezeichnet wird.

Der Vorhabenträger hat diesen Sachverhalt im Erläuterungsbericht verschwiegen, indem er fälschlicherweise nur von 4 Bauabschnitten der Eckverbindung gesprochen hat, EB S. 1. So hat er unterschlagen, dass der um Bremen herum zu schließende „Ring“ von Anfang an mit Hilfe der Verbindung unter dem Flughafen hindurch geschlossen werden sollte.

Die Planfeststellungsbehörde hat die falsche Angabe des Vorhabenträgers übernommen und bei der Darstellung der Eckverbindung ebenfalls nur von 4 Bauabschnitten gesprochen. So hat sie versäumt, den Bauabschnitt 5 als lückenschließendes Element zu erwähnen, PFB S. 53.

3.3:

Der Flächennutzungsplan von 1983 wies sowohl die Neuenlander Straße bis hin zum Autobahnzubringer Arsten als auch die Verbindung unter dem Flughafen hindurch nach Süden als „Autobahnen und autobahnähnliche Straßen“ aus. Zwischen diesen beiden Begriffen wurde nicht unterschieden. Das bedeutet, dass die beiden Äste in ihrer jeweiligen Verkehrsfunktion und in ihrer Verknüpfung zueinander und in ihrer Abhängigkeit voneinander seit jeher zusammen gesehen wurden und so auch heute bewertet werden müssen.

Für eine sachgerechte konkretisierende Planung hätten die verkehrlichen Bedarfe untersucht werden müssen: Welche Verkehre werden auf dem einen Ast und dem anderen Ast erwartet?

Ferner hätten die städtebaulichen Bedarfe geprüft werden müssen: Wo bestehen örtliche Verkehrs- und Immissionsprobleme auf den Hauptstraßen und in den Wohnquartieren?

Dann hätten die Belange aufeinander abgestimmt werden müssen: Wo bestehen Defizite im Verkehrsbereich und in den Wohnquartieren und welche Maßnahmen sind am ehesten geeignet, Defizite zu beseitigen und gewünschte Verkehrs- und Wohnentwicklungen zu fördern?

Bei einer solchen Herangehensweise wäre festgestellt worden,

- dass es auf der Neuenlander Straße zwischen dem Neuenlander Ring und dem Anschluss an den Autobahnzubringer Arsten bereits eine leistungsfähige vierspurige Bundesstraße ohne Ampeln und Knotenpunktstörungen gibt, also der östliche „Ast“ schon sehr gut „versorgt“ ist,
- dass es auf der Kattenturmer Heerstraße starken Durchgangsverkehr gibt, der durch viele Ampeln behindert wird und daher nur schlecht fließen kann, also die südliche Verkehrsverbindung wenig leistungsfähig ist,
- dass die Wohnbevölkerung in Kattenturm aufgrund des starken Verkehrs auf der Kattenturmer Heerstraße erheblich mit Lärm und sonstigen Immissionen belastet ist, also dringender Abhilfebedarf besteht, und
- dass eine Bundesstraße unter dem Flughafen hindurch
 - eine bislang nicht bestehende Verkehrsverbindung zwischen dem Abschnitt 2/1 der A 281 und der nach Süden führenden A 1 herstellen
 - und zugleich als „Umgehungsstraße“ für das Wohngebiet Kattenturm dienen und die Kattenturmer Heerstraße entlasten kann.

Mit anderen Worten: Wenn in diesem städtischen Bereich etwas verkehrstechnisch Sinnvolles getan werden soll, dann spricht alles dafür, die Mittel in eine Bundesstraße unter dem Flughafen hindurch zu stecken, und nichts dafür, die Mittel für eine autobahnähnliche Parallelstrecke zur Neuenlander Straße zu verschwenden.

Welche Wertschätzung die Planer der Strecke unter dem Flughafen hindurch zur Anschlussstelle Brinkum der A 1 entgegen bringen, zeigt sich daran, dass sie diese Strecke ursprünglich als „Bauabschnitt 5“ der Eckverbindung von der A 27 zur A 1 geführt hatten und als integralen Bestandteil der gesamten Eckverbindung bis 2004 im Bundesverkehrswegeplan listeten, PFB S. 43 unten.

3.4:

Die so wichtige zu schaffende Verbindung nach Süden zur Anschlussstelle Brinkum hat nur einen Nachteil, nämlich wegen des notwendigen Tunnels unter dem Flughafen hindurch ist sie recht teuer. Wie hoch die Kosten genau sind, ist fraglich, denn dies hängt entscheidend davon ab, ob der Streckenabschnitt im Tunnelbereich vierspurig oder zweispurig hergestellt wird. Jedenfalls schienen diese Kosten so hoch, dass der Bremer Senat im Jahr 1995 die Hoffnung aufgab, diese Verbindung in absehbarer Zukunft herstellen zu können, und stattdessen beschloss, den Bauabschnitt 2 nur mit einem Anschluss an den Autobahnzubringer Arsten zu planen, PFB S. 136 unten.

Diese Entscheidung war nicht an verkehrlichen und städtebaulichen Bedürfnissen, Notwendigkeiten und Zielvorstellungen ausgerichtet, sondern vom Wunsch getragen, in Aussicht stehende Bundesmittel für den Fernstraßenausbau nach Bremen zu ziehen, und von der Angst geprägt, diese Mittel könnten Bremen entgehen.

3.5:

Seither betreibt der Bremer Senat das Projekt „Autobahn statt Bundesstraße“, egal, welche städtebaulichen Nachteile damit verbunden sind.

Es zeigte sich recht bald, dass eine Autobahn im Bauabschnitt 2/2 zusätzlichen Verkehr in die ohnehin schon überlastete Kattenturmer Heerstraße und den Arsterdamm ziehen würde. Über die Nachteile für die Wohnbevölkerung setzte sich die Beklagte hinweg. Sie suchte nur eine verkehrliche Anpassung, indem sie einen „Monsterknoten“ mit einer Querspange zum Arsterdamm plante, die Verkehrsstaus vermeiden sollte. Diese Planfeststellung wurde vom Bundesverwaltungsgericht im Jahr 2010 gekippt.

Das Bundesverwaltungsgericht erklärte, dass an Stelle der Querspange Rechtsabbiegespuren von der Neuenlander Straße in die Kattenturmer Heerstraße angelegt werden könnten und bei dem hierfür notwendigen Erwerb von Wohngrundstücken auch Preise über dem enteignungsrechtlich zu ermittelnden Verkehrswert bezahlt werden könnten, wenn sich hierdurch die deutlich höheren Kosten für die Querspange vermeiden ließen. Die Häuser nahe dem Kreuzungsbereich wurden inzwischen erworben und abgerissen.

Seither haben der Vorhabenträger und die Beklagte diesen Ansatz weiterverfolgt. Sie ließen im Jahr 2014 die Verkehrsprognose aktualisieren (IVV Juni 2014, Ordner 7 Unterlage 22.3, EB S. 41) und die Verkehrsqualitäten im Bereich der Anschlussstelle Kattenturm berechnen (SHP, nicht offengelegt, EB S. 41), um einen Nachweis zu führen, dass sich der Verkehr trotz der Mehrbelastung auf der Kattenturmer Heerstraße abwickeln ließe. Hochgerechnet auf das Jahr 2025 gelang dies leidlich, indem für die Richtungsfahrbahnen überwiegend Verkehrsqualitäten der Stufe C errechnet wurden, EB S. 42 bis 44.

Anmerkung zur Nomenklatur: Sämtliche Gutachten von IVV und SHP bezeichnen den Fall *ohne* den Bauabschnitt 2/2 als „Bezugsfall 2/2“ und den Fall *mit* dem Bauabschnitt 2/2 als „Prognose-Null-Fall“, dabei müsste es genau andersherum sein,

PFB S. 116. So stiften diese Gutachten für unbedarfte Leser in der Öffentlichkeit beträchtliche Verwirrung. Ungeklärt ist, ob dahinter eine politische Absicht steckt.

Eine nach dem letzten Erörterungstermin eingeholte und nicht den Einwendern zur Stellungnahme übersandte aktualisierte Hochrechnung des Verkehrs auf den Prognosezeitraum 2030 hat einen allgemeinen Verkehrszuwachs zwischen 5,5 % bis 10 % ergeben (IVV, Ordner 7, Unterlage 22).

Die Beklagte meint, dass sich „die grundlegende Kfz-Belastungssituation“ dadurch nicht ändere, PFB S. 121.

Ergänzend wurden die Verkehrsqualitäten aktualisiert berechnet. Auch diese Berechnung wurde den Einwendern nicht zur Stellungnahme übersandt. Danach beträgt die Steigerung in den Knotenpunktbereichen der Kattenturmer Heerstraße zwischen 4 % und 8 % (SHP, Ordner 7, Unterlage 22).

Bei näherer Betrachtung zeigt sich aber, dass diese eigentlich doch geringfügig erscheinende Steigerung in diesem ohnehin an der Leistungsgrenze geplanten Knotenpunktbereich nun plötzlich dazu führt, dass die Verkehrsqualitäten der Richtungsfahrbahnen überwiegend von der Stufe C (freie Weiterfahrt) auf die Stufe D abrutschen (SHP, Ordner 7, Unterlage 22; EB S. 41 und 45, Tabelle 6). Diese Stufe bedeutet:

„Im Kraftfahrzeugverkehr ist ständiger Rückstau vorhanden. Die Wartezeiten für Verkehrsteilnehmer sind beträchtlich. Der Verkehrszustand ist noch stabil“,

Zitat SHP März 2007, S. 3 (nicht vom Vorhabenträger vorgelegt).

Die Beklagte hat im Planfeststellungsbeschluss behauptet, für die relevanten Verkehrsknotenpunkte sei der „Nachweis der Leistungsfähigkeit auch auf der Basis der prognostizierten Leistungszunahmen erbracht“, PFB S. 122.

Diese Aussage erweist sich im Hinblick auf die vorgelegte aktualisierte Untersuchung als falsch! Die planerische Abwägung leidet hier unter einem gravierenden Mangel.

Die gutachterlichen Erkenntnisse bedeuten im Ergebnis: Die isolierte Herstellung einer Autobahn im Streckenabschnitt 2/2 führt nicht etwa zu einer Entlastung der Kattenturmer Heerstraße und des dortigen Wohnquartiers, sondern belastet diese Straße noch zusätzlich so sehr, dass die Verkehrsqualität „umkippt“ und Staus entstehen!

Das planfestgestellte Projekt führt auch nicht zu einer Entlastung des Wohnquartiers Huckelriede, sondern lenkt auch dort verstärkt Autoverkehr hinein (siehe ausführlich die gesonderte Darstellung zu Huckelriede betreffend die Klägerin zu 2.).

Der planfestgestellte Bauabschnitt 2/2 bedeutet also keine Problemlösung, sondern verstärkt noch die Verkehrsprobleme und die Lärm- und Abgasbelastungen in den angrenzenden Wohngebieten!

Im Hinblick darauf erweisen sich die von der Beklagten verworfene optimierte Nullvariante oder Nordvariante erst recht als vorteilhaft.

4. Bauabschnitt 5 – B 6n – Variante 8 als Problemlösung

Die beschriebenen negativen Folgen ergeben sich daraus, dass sich der Bremer Senat seit dem Jahr 1995 isoliert auf die Einwerbung von Bundesmitteln für den Bau einer Autobahn im Streckenabschnitt 2/2 konzentriert hat und dieses Vorhaben ungeachtet aller negativen verkehrlichen und städtebaulichen Folgen weiterverfolgt. Daran krankt die gesamte Planung.

4.1:

Aufgrund des reduzierten Blicks auf den Bauabschnitt 2/2, der als Einzelprojekt verfolgt und durchgesetzt werden soll, wird die Planung einer B 6n als eine Verbindung zur Anschlussstelle Brinkum der A 1 nur als ein „zusätzlich“ geplantes Projekt verstanden, PFB S. 43.

Weitere Klarstellung der Nomenklatur: Die „B 6“ (Bundesstraße 6) verläuft von Westen kommend auf der Neuenlander Straße und biegt dann rechtwinkelig nach Süden in die Kattenturmer Heerstraße ab. Als Anfang der 1980er Jahre der Autobahnzubringer Arsten in gerader Verlängerung der Neuenlander Straße zur A 1 hergestellt wurde, erhielt der Autobahnzubringer Arsten die offizielle Bezeichnung „B 6n“. Im Erläuterungsbericht und im Planfeststellungsbeschluss wird gelegentlich von der B 6n gesprochen und damit der Autobahnzubringer Arsten gemeint, EB S. 2 oben, 6, 11, 135, 138, PFB S. 38 Mitte und 124 Absatz 1.

Generell besteht jedoch Übereinstimmung der Beteiligten im Planverfahren, dass heutzutage als „B 6n“ die Verbindung im Bauabschnitt 5 bezeichnet wird, die im Bereich des Flughafens zur Anschlussstelle Brinkum der A 1 geführt werden soll, PFB S. 43. In diesem Sinne verwenden auch die Kläger diese Bezeichnung.

Der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde weigern sich im vorliegenden Verfahren konstant, den Bau einer B 6n unter dem Flughafen hindurch als Lösung für die verkehrlichen und städtebaulichen Probleme auch nur in Erwägung zu ziehen.

Es hatte in den Jahren 2008 / 2009 schon einen *ersten* „Runden Tisch“ gegeben. In dessen Rahmen wurde eine Studie zur Erarbeitung einer Bremischen Vorzugsvariante für die B 6n erstellt und abgeschlossen:

A + S Consult, BAB A 281 (B 6neu), BA 5, Variantenvergleich – Sensitivitätsanalyse zur Variantenuntersuchung, 15. Juni 2009 (nicht in den Planfeststellungsunterlagen).

Die Beklagte hat diese Studie erwähnt, PFB S. 293. Leider haben der Vorhabenträger und die Beklagte weder diese Studie noch die Ergebnisse dieses *ersten* Runden Tisches in das Verfahren eingebracht.

Die Beklagte hat nur angeführt, dass die Anschlussmöglichkeiten im Hinblick auf den Trassenverlauf des BA 2/2 aktualisiert überprüft worden seien und im Ergebnis festgestellt worden sei, dass alle in Betracht kommenden sogenannten Umfahrungsvarianten als auch Unterquerungsvarianten „technisch“ an den Bauabschnitt 2/2 anzuschließen seien, PFB S. 293.

Bei dieser Aussage der Beklagten geht unter, dass schon nach den Ergebnissen dieses *ersten* Runden Tisches eindeutig die Unterquerungsvariante in allen Belangen mit Ausnahme der Kosten als vorteilhaft und demzufolge als „Bremer Vorzugsvariante“ ausgewählt worden ist.

Beweis:

1. Czichon / Hoppensack, Abschlussbericht „Runder Tisch“ vom 12.08.2009 (**Anlage K 13**) = *erster* Runder Tisch,
2. Beiziehung der Untersuchungsergebnisse dieses *ersten* Runden Tisches.

Die Bremische Bürgerschaft hat das Ergebnis dieses *ersten* Runden Tisches, die B 6n im Tunnel unter der Start- und Landebahnverlängerung des Flughafens hindurch zu führen, erstmals in ihrer Sitzung am 18.06.2009 einstimmig begrüßt und das Bekenntnis zu dieser „Bremer Vorzugsvariante“ in wiederholten Beschlüssen bekräftigt. So lautet der Bürgerschaftsbeschluss vom 11. Mai 2011:

„6. Die Bürgerschaft (Landtag) spricht sich dafür aus, dass die Bundesstraße 6 neu (B 6n) nur in der Bremer Vorzugsvariante mit einem Tunnel unter der Start- und Landebahn des Flughafens hindurch gebaut und bei Brinkum an die Autobahn angeschlossen werden soll, ... Die Bürgerschaft (Landtag) fordert zudem, dass die Verknüpfung des Bauabschnitts 2/2 und der B 6n auf dem ehemaligen Gelände der Firma Hornbach erfolgen soll.

7. Eine Umfahrung des Flughafengeländes in östlicher Richtung, nahe der Wolfskuhlensiedlung, wie sie der Bund aus Kostengründen in Betracht zieht, lehnt die Bürgerschaft (Landtag) ab.

8. Die Bürgerschaft (Landtag) fordert daher den Senat auf, sicherzustellen, dass nur diese Bremer Vorzugsvariante der B 6n in der von der Bürgerschaft gewünschten Form geplant wird und sich für eine Einstufung der B 6n als vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan einzusetzen“.

Beweis:

Beschlussprotokoll der Bremischen Bürgerschaft vom 11.05.2011 (**Anlage K 14**), S. 2 f., Nr. 17/1508.

Der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde sprechen nur ungern von diesem *ersten* Runden Tisch und dem nachfolgenden Bürgerschaftsbeschluss.

Viel lieber und häufiger erwähnen der Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde einen *zweiten* „Runden Tisch“, der vom Senat der Freien Hansestadt Bremen im Januar 2011 eingesetzt worden sei und sich in einer Abschlusserklärung vom 27.04.2011 für eine Variante ähnlich der jetzt planfestgestellten Variante entschieden habe, EB S. 5 f., 25, PFB S. 42, 48, 49, 55, 89, 126, 127, 133, 135, 179, 189, 190, 194, 195, 215, 270, 275, 278, 280, 281, 282, 295, 298, siehe

Czichon / Hoppensack, Abschlussbericht „Runder Tisch“ vom 27.04.2011 (**Anlage K 15**) = *zweiter* Runder Tisch.

Wenn die Beklagte immer wieder diesen zweiten Runden Tisch zum Zwecke der Legitimierung des Vorhabens anführt, vergisst sie allerdings gern zu erwähnen, dass diesem Runden Tisch die eindeutige Vorgabe gemacht worden war, keine Nullvariante oder Nordvariante zu untersuchen. Der *zweite* Runde Tisch durfte nur Lösungen für den östlichen Trassenverlauf auf der Grundlage der Südvariante erarbeiten, PFB S. 48.

Nicht die vom *zweiten* Runden Tisch für den Bauabschnitt 2/2 favorisierte Variante – die dann von der Beklagten noch entscheidend und nachteilig abgeändert wurde –, sondern ganz andere Erkenntnisse sind bedeutsam, die durch Untersuchungen im Zusammenhang mit den Gesprächen zu diesem Runden Tisch sozusagen „nebenbei“ im Zuge der Betrachtung einer B 6n als „Variante 8“ gewonnen wurden.

Die Variante 8 bedeutet nicht, dass der planfestgestellte Abschnitt 2/2 der A 281 komplett realisiert und die B 6n einfach damit verknüpft würde, also als „gemeinsame Realisierung von BA 2/2 und B 6n“, wie es im Planfeststellungsbeschluss fälschlicherweise heißt, PFB 136.

Vielmehr bedeutet die Variante 8, dass die Autobahn vom Bauabschnitt 2/1 kommend zunächst auf der Trasse der Südvarianten bis zum Gelände des früheren Baumarktes „Hornbach“ geführt und dort in einem direkten Bogen als „Bremer Vorzugsvariante“ vierspurig in die B 6n unter dem Flughafengelände und zur Autobahn 1 weitergeführt wird. Zugleich wird auf dem Hornbach-Gelände eine ampelfreie Anbindung der A 281 und A 1 an die Neuenlander Straße hergestellt. Das Grundstück der Kläger zu 1. bleibt dabei unberührt. Die Fahrbeziehung auf der Neuenlander Straße bleibt in der gegenwärtigen Weise bestehen, so dass kein zusätzlicher Verkehr im Wohnquartier Huckelriede zu erwarten ist.

Diese Variante verläuft auf der gesamten Strecke abseits von Wohn- und Siedlungsräumen. Sie erhielt bei Betrachtung der städtebaulichen, verkehrlichen und Umweltauswirkungen unter allen betrachteten Varianten die besten Noten.

Beweis:

Czichon / Hoppensack, Abschlussbericht des *zweiten* Runden Tisches vom 27.04.2011 (wie oben), S. 5 f. und S. 16.

Die Beklagte weigert sich ausdrücklich, die zur B 6n in der Variante 8 erarbeiteten Unterlagen zu Verkehrsmengen und Verkehrsmengenveränderungen zum gegenwärtigen Zeitpunkt zu veröffentlichen oder „sogar“ zum Bestandteil der Baurechtschaffung des BA 2/2 der A 281 zu machen, PFB S. 281.

Dabei liegt die Fähigkeit dieser Variante, die aufgezeigten Probleme zu lösen, auf der Hand.

Die Beklagte selbst hat die positiven Auswirkungen im Zusammenhang mit einer Antragsablehnung wie folgt beschrieben, PFB S. 280:

- Für die Kattenturmer Heerstraße ergeben sich Belastungsrückgänge von etwa 50 %.
- In dem Siedlungsbereich Arsten, Kattenesch und Kattenturm ergeben sich leichte Belastungsabnahmen.

Diese Ergebnisse waren zu erwarten und bestätigen den überaus positiven Effekt einer B 6n, die praktisch als Umgehungsstraße für die Ortsteile Kattenesch und Kattenturm wirkt.

Und wichtig ist eine weitere Erkenntnis: Die Variante 8 sorgt dafür, dass der vom und zum Bauabschnitt 2.1 fließende Verkehr in östlicher und südlicher Fahrtrichtung aufgesplittet und ein großer Anteil die B 6n und nur noch ein kleiner restlich verbleibender Anteil den weiteren östlichen Abschnitt auf der Neuenlander Straße benutzen würde.

Beweis:

Einholung eines Sachverständigengutachtens.

Es handelt sich sowohl um Verkehr, der ansonsten die Kattenturmer Heerstraße benutzt hätte, als auch Verkehr, der ansonsten auf dem Autobahnzubringer Arsten gefahren wäre. Die Beklagte bestätigt diesen Sachverhalt wie folgt:

- Für die A 1 und den Autobahnzubringer Arsten zeigen sich deutliche Belastungsrückgänge, PFB S. 280.

Das bedeutet, dass eine B 6n auch den Verkehr auf der Verkehrsachse zwischen dem hergestellten Bauabschnitt 2/1 der A 281 und dem Arster Autobahnzubringer, also im hier in Rede stehenden Streckenabschnitt 2/2 der Neuenlander Straße, zu reduzieren vermag!

Beweis: Wie oben.

Bei Realisierung einer B 6n als Flughafentunnel wird somit der Bedarf für den Bau einer Autobahn im östlichen Teil des planfestgestellten Vorhabens in Frage gestellt!

Die B 6n wird voraussichtlich von 25.000 Kfz. täglich (Schätzung des Bundes) bis 38.000 Kfz. täglich (Prognose Bremen) benutzt. Sie würde dabei einen sehr großen Anteil des über den Bauabschnitt 2.1 der A 281 fließenden Verkehrs aufnehmen. Der andere, im Bereich der Neuenlander Straße verbleibende Restverkehr wäre nur noch gering,

Beweis: Einholung eines Verkehrssachverständigengutachtens,

und zwar so gering, dass sich damit die Verkehrsprobleme, die zur Zeit im Bereich der Neuenlander Straße und im Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße beklagt werden und dort mit einem neuen aufwändigen Tunnel- und Trogbauwerk und einer großen Umgestaltung des Kreuzungsbereichs angegangen werden sollen, in Luft auflösen würden!

Beweis: Wie oben.

Die Variante 8 würde einem eigenen Autobahnabschnitt 2.2 schlagartig die planerische Rechtfertigung und Begründung nehmen!

Diese Möglichkeit, den Verkehrsbedarf im Abschnitt 2/2 zu befriedigen und damit einen Autobahnbau zu vermeiden, hat die Beklagte komplett ausgeblendet. Das ist ein zentraler Fehler in diesem Planfeststellungsverfahren.

4.2:

Die Beklagte hat im Planfeststellungsbeschluss nicht geleugnet, dass sich der Verkehr auf der Neuenlander Straße bei Realisierung der Variante 8 verringert. Sie hat nur in sehr verklausulierter Darstellung angeführt, dass diese Verringerung durch den planfestgestellten Autobahnbau im Abschnitt 2/2 noch weiter verringert werden könne, PFB S. 280. Damit will sie wohl anführen, dass der Autobahnbau doch noch einen Nutzen haben könne.

Vorab aber stellt sich doch die Frage, ob überhaupt noch eine Notwendigkeit für den Autobahnbau besteht oder ob die Verringerung des Verkehrs auf der Neuenlander Straße schon ausreicht, um einen Bedarf für einen aufwändigen Autobahnbau entfallen zu lassen. Diese Frage wird von der Beklagten nirgendwo im Planfeststellungsbeschluss beantwortet, obwohl die Einwander doch genau dies in ihren Einwendungen thematisiert hatten,

Schreiben RA Dr. Reich vom 17. Juni 2015, S. 30 (in der Behördenakte).

Die B 6n (in der Variante 8) würde als einzige dem ursprünglichen Anspruch gerecht, mit einem Autobahnring um Bremen herum Verbesserungen für die überregionalen Verkehre und die Berufspendler in Süd-Nord- bzw. Nord-Süd-Richtung und in Verbindung mit dem Wesertunnel eine kurze, zeitsparende und wirtschaftliche Verbindung zwischen der A 1 und der A 27 zu schaffen.

Es bräuchten keine Bauarbeiten im Bereich des vorhandenen Tunnel- und Trogbauwerkes und der Kreuzung der Kattenturmer Heerstraße ausgeführt zu werden. Die zu erwartenden langjährigen Staus während der Bauzeit würden entfallen!

Wenn man zuerst eine Autobahn im Abschnitt 2.2 der A 281 herstellte, würde eine B 6n weiterhin notwendig bleiben, um das Güterverkehrszentrum in Nordvieland und den geplanten Wesertunnel direkt an die A 1 in Richtung Süden anzubinden, dringend notwendige Verbesserungen für Zehntausende von Berufspendlern aus dem Bremer Süden zu schaffen und den Stadtteil Kattenturm vom Durchgangsverkehr zu entlasten. In dieser baulichen Reihenfolge wäre ein „Sowohl als auch“ erforderlich. Umgekehrt hingegen vermag die Verwirklichung der B 6n, beispielsweise in der Variante 8, die Herstellung eines gesonderten Abschnitts 2.2 der A 281 überflüssig zu machen. Es geht in dieser umgekehrt gedachten Reihenfolge also nicht um ein sowohl als auch, sondern darum, dass bei Auswahl des einen Projektes (B 6n) das andere Projekt (Bauabschnitt 2.2 der A 281) nicht mehr gebraucht wird.

4.3:

Im Bundesverkehrswegeplan wurde bis 2004 die Eckverbindung A 281 als Gesamtprojekt im „vordringlichen Bedarf“ geführt, also mit allen Abschnitten I bis V unter Einbeziehung der Kombination aus dem Bauabschnitt II der A 281 und einem Bauabschnitt V der A 281 als direkte Anbindung unter dem Flughafen hindurch zur A 1 nach Brinkum.

Nachdem der Abschnitt I zwischen der A 27 und der Hafenrandstraße seit 1995 unter Verkehr stand, wurden im Bundesverkehrswegeplan 2003 aus dem Jahre 2004 weiterhin die Abschnitte II bis IV im vordringlichen Bedarf gelistet. Der Abschnitt V wurde in eine spätere Dringlichkeitsstufe eingeordnet. Dies geschah ohne innere verkehrliche Bedarfslogik, vermutlich wohl deshalb, weil zuvor der Bremer Senat am 13.4.1995 entschieden hatte,

zunächst nur einen Autobahnbau zum Autobahnzubringer Arsten weiter zu verfolgen, da im damals laufenden Fünfjahresplan der Bauabschnitt V noch nicht finanzierbar war. Eine inhaltliche Abkehr vom Ursprungskonzept mit dem Bauabschnitt V einer A 281 war damit nicht verbunden.

Der Vorhabenträger argumentierte im Erläuterungsbericht, eine gemeinsame Planung des BA 2/2 als Baumaßnahme des „vordringlichen Bedarfs“ mit einer B 6 als Verbindung vom BA 2/2 zur A 1 nach Brinkum könne wegen unterschiedlicher Einstufung im Bedarfsplan nicht erfolgen, EB S. 8. Da die B 6n nur als „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft sei, sei eine Kombination nicht betrachtet worden, EB S. 26.

Dieses Argument ist hinfällig, seitdem die B 6n im Jahr 2016 im Bundesverkehrswegeplan 2030 und im Bedarfsplan in die Kategorie „vordringlicher Bedarf“ hochgestuft worden ist, und zwar sowohl in Bremen als auch in Niedersachsen mit der städtebaulichen Beurteilung „hoch“,

Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 102 und 114.

Die vom Bundesverwaltungsgericht angestellte Erwägung, dass bei einer Zuweisung des Bauabschnitts 2/2 und der B 6n zu unterschiedlichen Dringlichkeitsstufen des Bedarfsplans eine Abschnittsbildung vertretbar sei,

BVerwG, Urt. v. 24.11.2010 – 9 A 13.09 –, Rn. 70 und
BVerwG, Urt. v. 24.11.2010 – 9 A 14.09 –, Rn. 67,

kommt nicht mehr zum Tragen, seitdem für den als „fest disponiert“ gelisteten Bauabschnitt 2/2 gemäß § 8 FStrAbG und für die im „vordringlichen Bedarf“ geführte B 6n gleichermaßen die Rechtsvorschriften über Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs anzuwenden sind. So besteht für beide Projekte gleichermaßen

„ein uneingeschränkter, insbesondere auch finanziell abgesicherter Planungsauftrag, der die Einleitung der Bauvorbereitung umfasst“ (BVerwG, ebenda).

Für die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses ist nicht das Datum der Antragstellung (als der Bedarfsplan noch nicht geändert war), sondern das Datum des Planfeststellungsbeschlusses (mit der Aufstufung im Bedarfsplan) maßgeblich.

Zwar hat die Beklagte erkannt, dass nach der Aufstufung in den vordringlichen Bedarf im Jahr 2016 mit den Planungen und den notwendigen Gesprächen mit dem Bund und Niedersachsen für dieses Teilstück begonnen werden könne, PFB S. 43. Sie hat aber diese Konsequenz nicht gezogen und ist insoweit nicht tätig geworden.

4.4:

Zur Begründung zieht sich die Beklagte auf den Standpunkt zurück, dass mit dem Bau des Abschnittes 2/2 keine Zwangspunkte für den Anschluss der B 6n geschaffen würden, PFB S. 43.

Das reicht jedoch nicht aus. So hatten die vom Vorhabenträger beauftragten Gutachter SHP schon im Oktober 2002 erklärt, es habe sich in den notwendigen Abstimmungsgesprächen mit den Hauptbetroffenen und mit den Trägern öffentlicher Belange gezeigt,

„dass die Art des Anschlusses der Querspange (5. BA) an die derzeit untersuchten Trassen der A 281 und die Querung der Start- und Landebahn bereits jetzt festgelegt werden müssen, um Abwägungsdefizite – insbesondere auch hinsichtlich der luftverkehrsrechtlichen Randbedingungen und der örtlichen Besonderheiten des Bremer Flughafens – auszuschließen“,

SHP, Konzeptionelle Untersuchungen – Anschluss der Querspange (5. BA), Oktober 2002, S. 1 (nicht in den Planfeststellungsunterlagen).

a)

Wenn eine B 6n geschaffen wird, wird dies die Verkehrsbeziehungen und Verkehrsmengen im Bereich nördlich des Flughafens grundlegend und in jeglicher Hinsicht verändern. Ein großer Teil des Verkehrs, der über den Bauabschnitt 2/1 der A 281 vom Güterverkehrszentrum und aus der Innenstadt kommt oder dort hinfließt, wird nicht mehr, wie bisher, den östlichen Teil der Neuenlander Straße und die Kreuzung Kattenturmer Heerstraße belasten, sondern stattdessen die B 6n benutzen. Deswegen ist zu erwarten, dass der Verkehr zwischen der B 6n und der Kreuzung Kattenturmer Heerstraße drastisch abnehmen wird.

Beweis: Einholung eines Sachverständigengutachtens.

Durch den Bau einer B 6n wird jeglicher Verkehr zwischen der Anschlussstelle der B 6n nördlich des Flughafens und der Kreuzung Kattenturmer vermindert, egal ob er über die Neuenlander Straße oder eine neue Autobahn geleitet wird. Die Neuenlander Straße ist so leistungsfähig, dass sie auch ohne einen Autobahnbau im Bauabschnitt 2/2 und ohne eine B 6n allen prognostizierten Verkehr aufnehmen kann, so dass auch eine (optimierte) Nullvariante ausreicht. Erst recht aber reicht die Kapazität der Neuenlander Straße aus, wenn sich der Verkehr durch den Bau der B 6n im östlichen Bereich stark vermindert. Dann besteht dort kein Bedarf mehr für den Bau einer Autobahn, und schon gar nicht für den Abriss des vorhandenen Troges im Bereich der Kreuzung Kattenturmer Heerstraße und für den Neubau eines Troges mit anschließendem kurzen Tunnel, wie er jetzt geplant ist.

Beweis: Wie oben.

Der Trog wurde 1980 nach den damals gültigen Vorschriften bemessen und auf eine Nutzungsdauer von 90 Jahren ausgelegt, PFB S. 127. Gegenwärtig sind erst 40 Jahre, also noch nicht einmal die Hälfte der vorgesehenen Nutzungsdauer verstrichen.

Der Trog ist voll funktionstüchtig und in einem guten Erhaltungszustand. Etwaige Mängel können im Rahmen der üblichen regelmäßigen Wartungsarbeiten behoben werden. Sein technischer Zustand ist so gut, dass er noch jahrzehntelang seine Funktion erfüllen kann. Ein Abriss und Neubau des Troges ist gegenwärtig und bis auf Weiteres weder technisch noch rechtlich indiziert, solange nicht aufgrund anderweitiger Planungen in die Bausubstanz eingegriffen wird.

Beweis:

1. Wie oben,
2. Prüfberichte Ingenieurbüro Grassl im Auftrag der Freien Hansestadt Bremen, 7.8.2013 (vorzulegen von der Beklagten).

Indem der Bedarf für eine Autobahn in diesem Bereich wegfällt, bricht auch die planerische Abwägung der Beklagten, die einen derartigen Bedarf unterstellt, in sich zusammen.

b)

Der planfestgestellte Trogabriss und der Neubau eines Troges und Tunnels würde enorm viel Geld verschlingen – für praktisch keinen Nutzen, wenn sich der Verkehr auf der Neuenlander Straße und im Kreuzungsbereich der Kattenturmer Heerstraße ohnehin durch den Bau der B 6n so drastisch verringern lässt. Auch der Bau einer Autobahn zwischen der Anschlussstelle der B 6n und der Kreuzung Kattenturmer Heerstraße wäre dann pure Geldverschwendung.

Das Geld, das bei diesem unsinnigen Projekt einzusparen ist, kann viel sinnvoller in eine ordentlich geplante B 6n gesteckt werden. „Ordentlich geplant“ heißt in diesem Fall eine Variante der B 6n, die verkehrlich und städtebaulich optimiert ist, also die „Bremer Vorzugsvariante“ unter dem Flughafen hindurch und nicht als Umfahrung des Flughafens.

Der *erste* Runde Tisch untersuchte verschiedene Varianten für die Führung der B 6n, unter anderem als Tunnel unter der Landebahn (Varianten 1 und 2) und als östliche Umfahrung in einem Trog auf Flughafengelände (Variante 3) und als östliche Umfahrung außerhalb vom Flughafengelände (Variante 4),

siehe Anlage 1 zum Abschlussbericht des *ersten* Runden Tisches vom 12.08.2009 (wie oben).

Die Ergebnisse waren eindeutig:

Die Verbindung unter dem Flughafen hindurch ist für den Verkehr, der vornehmlich Richtung Westen kommt und fließt, mehrere hundert Meter kürzer als eine östliche Umfahrung und deswegen verkehrstechnisch, zeitlich und hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs klar zu bevorzugen.

Eine Führung der B 6n als östliche Umfahrung in einem Trog auf dem Flughafengelände würde während der Bauzeit den Flugverkehr beeinträchtigen und würde sich den Kosten eines Tunnels unter der Landebahn annähern, ohne dessen Reisezeitvorteile zu bieten.

Eine oberirdische Führung der B 6n um das Flughafengelände herum würde die Trasse durch das Wohn- und Kleingartengebiet der Wolfskuhlsiedlung führen. Es müssten etliche Wohngrundstücke und Kleingärten in Anspruch genommen werden. A+S Consult geht davon aus, dass bei der Realisierung der Variante 4 (Flughafenumfahrung) 31 Kleingartenparzellen und 5 Wohngebäude abgebrochen werden müssten (S.35). In diesem bedrohten Bereich an der Grenze zum Flughafen befinden sich auch das Haus und Grundstück der Klägerin zu 3. Zusätzlich ist eine bauzeitliche Flächeninanspruchnahme von 0,56 ha erforderlich (S.31). Davon wird auch das Wohngebiet Wolfskuhle betroffen sein, denn innerhalb des Sicherheitsbereiches des benachbarten Flughafens sind Baustraßen nicht möglich.

Die nicht unmittelbar durch Enteignung betroffenen Grundstücke der Wolfskuhlensiedlung würden verlärm und ließen sich durch Lärmschutzwände, insbesondere in den oberen Etagen, nur unzureichend vor den Immissionen schützen. Zudem wäre eine solche östliche Umfahrung des Flughafens verkehrstechnisch ungünstig.

Aus diesen Gründen hat die Unterführung des Flughafens unter der Landebahn bei Weitem in allen städtebaulichen und verkehrlichen Belangen am Besten abgeschnitten und ist deswegen zunächst vom *ersten* Runden Tisch zum klaren Favoriten erkoren.

Beweis:

Czichon / Hoppensack, Abschlussbericht „Runder Tisch“ vom 12.08.2009 (wie oben), S. 6 f.

Anschließend hat die Bremische Bürgerschaft diese Variante zur „Bremer Vorzugsvariante“ erklärt. Diese Streckenführung war schon im Flächennutzungsplan von 1983 festgesetzt und wird darin bis heute beibehalten.

Der einzige Nachteil der Untertunnelung des Flughafens sind die recht hohen Kosten. Deswegen besteht ein enger finanzpolitischer Zusammenhang zwischen der Einsparung hoher Geldbeträge durch einen Verzicht auf den Bau der geplanten Autobahn zur Kreuzung Kattenturmer Heerstraße und einer Umlenkung dieser Finanzmittel in den gewünschten Tunnel unter dem Flughafen hindurch.

Für die verschiedenen Baumaßnahmen sind bisher folgende Haushaltsmittel eingeplant:

Bauabschnitt 2/2	Bund	120 Mio. €	
	Bremen	<u>31 Mio. €</u>	
	Summe	151 Mio. €	151 Mio. €
B 6n Flughafenumfahrung (gemäß Verkehrsentwicklungsplan)	Bund	148 Mio. €	
	Bremen	32 Mio. €	
	Summe	180 Mio. €	<u>180 Mio. €</u>
Budget beider Teilprojekte			<u>331 Mio. €</u>

Kosten nach Berechnungen der Planungsgesellschaft DEGES (Stand 2015):

Kosten B 6n Bohrtunnel 305 Mio. €

Alternativ: Kosten B 6n Tunnel in offener Bauweise 216 Mio. €

zuzüglich Kosten Bauabschnitt 2/2 vom Bauabschnitt 2/1 bis zum „Hornbach“-Gelände im Falle der Variante 8.

Durch die Umlenkung von Haushaltsmitteln wird der Tunnel finanzierbar!

Anstatt erst einen gesonderten Bauabschnitt 2/2 mit all seinem unnötigen baulichen Aufwand und mit Staus ohne Ende während einer vierjährigen Bauzeit herzustellen und anschließend

eine Ostumfahrung des Flughafens zu bauen, der zur dauerhaften Beeinträchtigung der Wolfskuhlensiedlung und zusätzlichem Verkehr im Wohngebiet Huckelriede führt und verkehrlich nachteilig ist, ist es nicht nur städtebaulich und verkehrlich sinnvoll, sondern auch finanziell machbar, durch eine von Anfang an kohärente Verkehrsplanung in diesem Stadtgebiet eine vorteilhafte Planung zu realisieren.

Die Beklagte hat diese Planung unterlassen, indem sie eine Autobahn planfestgestellt hat, nur damit sie von einem „Autobahnring“ sprechen kann. Sie hat es versäumt, den städtebaulichen und verkehrlichen Bedarf in diesem Stadtbereich zur Grundlage ihrer Planungsentscheidung zu machen. Das ist ein grundlegender Mangel in der Abwägung zum Planfeststellungsbeschluss.

Wenn es bei diesem Planfeststellungsbeschluss bliebe und der unsinnige Autobahnbau zur Kreuzung Kattenturmer Heerstraße geführt und der Trog dort durch einen größeren Trog und Tunnel ersetzt würde, würden Geldmittel verschleudert, die anschließend fehlen würden, um den Tunnel unter dem Flughafen hindurch zu finanzieren.

Die Kläger und insbesondere die Klägerin zu 3. müssen befürchten, dass die planfestgestellte Maßnahme eine spätere Entscheidung zur Linienführung der B 6n wirtschaftlich präjudiziert, indem dann nur noch die östliche Umfahrung des Flughafens finanziert und die zu bevorzugende Tunnellösung abgelehnt würde.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in ständiger Rechtsprechung entschieden, dass zu den von einem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belangen auch das Interesse an einer kostengünstigen Lösung gehöre und bei der Auswahl zwischen Planungsvarianten (zum Beispiel oberirdische Streckenführung oder Tunnel) Kostengesichtspunkte den Ausschlag geben könnten,

BVerwG, Urt. v. 29.06.2017 – 3 A 1.16 –, zu Ziffer B.9.d)bb)(2), mwN.

Wenn also die Finanzierung ein solcher abwägungserheblicher Belang von erheblichem Gewicht ist, so hätte die Beklagte in ihrem Planfeststellungsbeschluss zwingend prüfen müssen, ob die Finanzmittel, die vom Bund für die Maßnahmen im Bauabschnitt 2/2 und B 6n insgesamt zur Verfügung gestellt werden, für das Autobahnvorhaben im Bauabschnitt 2/2 so verschleudert werden dürfen, dass eine Untertunnelung des Flughafens dann wirtschaftlich nicht mehr in Frage kommt, oder ob diese Mittel so verwendet werden können, dass die Bremer Vorzugsvariante hergestellt werden kann.

Die Beklagte hat diese Prüfung unterlassen und damit die Belange aller Kläger und insbesondere der Klägerin zu 3. verletzt.

c)

Schon zu der Zeit, als die B 6n noch im weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans eingestuft war, war die Beklagte verpflichtet, die mit diesem Vorhaben verbundenen Implikationen in die Planung eines Bauabschnittes 2/2 der A 281 einzubeziehen. So führte das Bundesverwaltungsgericht im Urteil anlässlich der Aufhebung des ersten Planfeststellungsbeschlusses betreffend den Bauabschnitt 2/2 der A 281 aus:

„Insbesondere die Unsicherheit über die Lage des Anschlusses des 5. Bauabschnittes erfordert einen erhöhten Ermittlungs-, Prüfungs- und Bewertungsaufwand bereits bei der

Planung des Teilabschnitts 2/2 und dessen Anschlusses an das Verkehrsnetz. ... Die sich durch die Ungewissheit über die Fortführung der Trasse im Folgeabschnitt ergebenden Probleme sind nicht einfach zu bewältigen. Es bedarf insoweit einer eingehenden Ermittlung und Bewertung der jeweiligen Rückwirkungen, die sich aus der Realisierung der verschiedenen denkbaren Anschlussmöglichkeiten auf die im planfestgestellten Teilabschnitt betroffenen öffentlichen und privaten Belange ergeben“,

BVerwG, Urt. v. 24.11.2010 – 9 A 13.09 –, Rn. 70; Urt. v. 24.11.2010 – 9 A 14.09 –, Rn. 67.

Diese Anforderungen hat die Beklagte im vorliegenden Verfahren krass missachtet.

Die Beklagte behauptet im PFB, der Vorhabenträger habe „nachvollziehbar dargelegt“, dass mit dem Bau des Abschnittes 2/2 keine Zwangspunkte für den Anschluss der B 6n geschaffen werden, PFB S. 43.

Allerdings erklärt die Beklagte nicht, wo sie diese nachvollziehbare Darlegung entdeckt haben will. Der Vorhabenträger hat keine Unterlagen vorgelegt, aus denen sich ersehen ließe, wo und wie später Anschlüsse der B 6n an den Bauabschnitt 2/2 hergestellt werden könnten. Die Beklagte hat dem Vorhabenträger nicht die Vorlage entsprechender Unterlagen abverlangt. Im Erläuterungsbericht war nur behauptet worden, dass der Anschluss einer möglichen B 6n grundsätzlich sowohl als Flughafenunterquerung in Höhe Hornbach (etwa bei Stat. 3+800) als auch als Flughafenumfahrung in Höhe Huckelriede „technisch umsetzbar“ und möglich sei, EB S. 2, 36, 39, 54. Dies ist aber nicht näher und schon gar nicht nachvollziehbar dargelegt worden. Im Gegenteil hat der Vorhabenträger bekräftigt, dass eine Kombination mit einer möglichen B 6n „nicht weiter betrachtet“ worden sei und einer gegebenenfalls in der Zukunft liegenden Planung vorbehalten bleibe, EB S. 26. Für die Kläger ist keine nachvollziehbare Darlegung von Anknüpfungsmöglichkeiten seitens des Vorhabenträgers ersichtlich.

Erstmalig im Planfeststellungsbeschluss führt die Beklagte an, mit der Erstellung der aktuellen Planfeststellungsunterlagen sei „erneut geprüft und nachgewiesen“ worden, dass „technisch und richtlinienkonform“ sowohl die Flughafenumfahrungsvariante als auch die Flughafentunnelvariante angeschlossen werden könne und somit keine Variante „verbaut“ werde, S. 44.

Die Existenz derartiger Unterlagen und ihr behaupteter Inhalt werden bestritten. Sie sind nicht in das Planfeststellungsverfahren eingebracht worden. Aus diesem Grund kann im Klageverfahren nicht unterstellt oder nachträglich angenommen werden, dass es solche Unterlagen gebe. Sie sind als Abwägungsgrundlage nicht existent.

Der Begriff „technisch umsetzbar“ wirft zudem die Frage auf, ob beide Varianten „rechtlich umsetzbar“ sein werden. Das erscheint bei beiden Varianten im Hinblick auf eigentumsrechtliche Betroffenheiten der Kläger zu 1. und ihres Nachbarn Plate zweifelhaft.

Die Beklagte hat erklärt, dass die Lage einer möglichen B 6n „nicht Gegenstand dieser Planfeststellungsunterlage“ sei, PFB S. 134. Bei dieser Äußerung ist unklar, welche „Planfeststellungsunterlage“ gemeint ist. Jedenfalls wurde die Lage einer möglichen B 6n offenbar nicht wirklich geprüft.

Nach dem eigenen Bekunden der Beklagten soll die angebliche Prüfung der angeblich grundsätzlich möglichen Trassenführung keine verfeinerte Planung mit weiteren Untervarianten (sowohl in Bezug auf die Lage als auch höhenmäßig) enthalten, PFB S. 44. An anderer Stelle wird behauptet, dass die möglichen Anschlüsse einer B 6n „in der Lage und der Höhe unter Berücksichtigung der Höhenbeschränkung des Flughafens geprüft“ worden seien, PFB S. 279 f. Diese beiden Aussagen widersprechen sich. Nachprüfbar sind sie beide nicht, da die Unterlagen nicht vorliegen.

Aus den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen und dem Planfeststellungsbeschluss ist nicht ersichtlich, welche Anschlussmöglichkeiten vom Vorhabenträger und der Planfeststellungsbehörde für denkbar erachtet und auf grundsätzliche Realisierbarkeit geprüft worden sind. Die Beklagte erklärt nicht einmal ansatzweise,

- wo und welche Anschlüsse es geben könnte,
- welche Verkehrsführungen hierfür vorgesehen sind,
- welche technischen Anforderungen hierfür erfüllt werden müssten,
- welche Richtlinienbestimmungen entgegenstehen könnten,
- welche Vorbereitungsmaßnahmen berücksichtigt worden sind, um einen späteren Anschluss durchzuführen,
- welche technischen Veränderungen später am planfestgestellten Vorhaben vorgenommen werden müssten, um den einen oder anderen Anschluss zu realisieren,
- welche Varianten für einen künftigen Anschluss durch den planfestgestellten Ausbau technisch „verbaut“ und finanziell erschwert werden,
- welche Konsequenzen sich für die Verkehrsflüsse im Bereich nördlich des Flughafens und in den Wohngebieten ergeben,
- welche Rückwirkungen sich für den Bedarf einer Autobahn zwischen dem Anschluss und der Kreuzung Kattenturmer Heerstraße und für den Abriss und Neubau des dort befindlichen Trogbauwerkes ergeben und
- welche Auswirkungen sich für das Grundstück der Kläger zu 1. ergeben.

d)

Zunächst bedürfte es einer Analyse der künftigen Fahrbeziehungen zwischen

- + dem hergestellten Bauabschnitt 2/1 und dem Autobahnzubringer Arsten
- + dem hergestellten Bauabschnitt 2/1 und der Kreuzung Kattenturmer Heerstraße
- + dem hergestellten Bauabschnitt 2/1 und der B 6n
- + der B 6n und dem Autobahnzubringer Arsten und
- + der B 6n und der Kreuzung Kattenturmer Heerstraße,

weil erst auf dieser Prognosegrundlage eine sinnvolle Entscheidung darüber getroffen werden kann, welche Fahrbeziehung durch eine möglichst direkte Streckenführung bevorzugt werden soll und welche Fahrbeziehung durch eine Erschwernis wie beispielsweise durch ein „Ohr“ mit einer Wende um 270 ° benachteiligt werden soll.

e)

In der planfestgestellten Variante soll die Autobahn von Westen kommend bis zum Hornbachgelände in Hochlage auf einem mindestens 4 m hohen Damm geführt werden, der mit hydraulisch gebundenen Tragsäulen stabilisiert und mit einer Geotextilarmierung als Träger für die Fahrbahnen versehen werden soll. Diese Säulen in Kombination mit der Geotextilarmierung erreichen eine relativ hohe Festigkeit. Wenn später eine Linienführung in einem direkten Bogen unter den Flughafen hindurch in die B 6n geplant ist, weil dies die am stärksten frequentierte oder planerische zu

bevorzugende Verkehrsbeziehung ist, dann müssten diese Säulen mit schwerem Gerät wieder gebrochen werden, damit die Autobahn auf einem längeren Abschnitt vom hochliegenden Damm in eine tiefer liegende unterirdische Fahrbahn überführt werden kann. Dies würde einen erheblichen technischen und finanziellen Aufwand bedeuten, der schon im Rahmen der vorliegenden Planfeststellung bedacht und abgewogen werden muss.

f)

Wenn die B 6n in Verbindung mit einer optimierten Null- oder Nordvariante oder in der Variante 8 hergestellt würde, würde die Neuenlander Straße in dem Abschnitt bis zum Autobahnzubringer Arsten / Kreuzung Kattenturmer Heerstraße so stark entlastet, dass der Bedarf für eine Weiterführung einer Autobahn zu dieser Kreuzung hin entfallen würde und die Kläger zu 1. nichts von ihrem Grundstück herzugeben bräuchten.

g)

In der planfestgestellten Variante sind die Aus- und Einfädelungstreifen des Bauabschnitts 2/2, die auf die Kreuzung Kattenturmer Heerstraße ausgerichtet sind, extrem weit nach Westen gezogen. Diese zusätzlichen Fahrstreifen reichen bis auf das Grundstück der Kläger zu 1. (siehe Unterlage 05 Lageplan 02). Zusätzlich sind am Anfang und Ende dieser Aus- und Einfädelungsspuren Nothaltebuchten geplant, ebenda und PFB S. 181. Dadurch wird mehr Fläche vom klägerischen Grundstück in Anspruch genommen, als wenn die Aus- und Einfädelungstreifen nicht so weit gezogen wären.

Die Aus- und Einfädelungstreifen sind viel weiter nach Westen gezogen, als es verkehrstechnisch und nach den Richtlinien für die Herstellung eines Autobahnanschlusses an der Kreuzung Kattenturmer Heerstraße geboten wäre. Die Länge ist darauf zurückzuführen, dass schon jetzt eine Anschlussmöglichkeit der östlichen Flughafenumfahrung eingeplant worden ist.

Beweis: Einholung eines Sachverständigengutachtens.

Die Beklagte hat dieses Motiv für ihre Fahrstreifenplanung jedoch nicht offen gelegt. Die Kläger zu 1. werden dadurch belastet, dass hier schon eine Vorbereitung für eine künftige östliche Flughafenumfahrung getroffen und ihnen deswegen mehr Grundstücksfläche als für den Bauabschnitt 2/2 notwendig weggenommen wird, obwohl noch keine ordnungsgemäße planerische Abwägung über das Für und Wider der einen oder anderen Anbindung und deren Folgen stattgefunden hat.

4.5:

Das Bundesverkehrsministerium hat in dem bereits erwähnten Gespräch vom 21.04.2016 erklärt,

„dass eine Tunnellösung vom Bund nicht mitgetragen wird“,

Vermerk SUBV Dr. Susann Cordes vom 21./22.04.2016 (wie oben).

Die Planfeststellungsbehörde darf sich aber nicht von einer solchen Position des Bundesverkehrsministeriums abhängig machen, wenn diese erkennbar zu einer falschen

Abwägungsentscheidung führt. Es gibt für die B 6n keine Linienbestimmung gemäß § 16 FStrG seitens des Bundesverkehrsministerium im Benehmen mit der Landesplanungsbehörde.

Eine Linienbestimmung gibt es nicht für den Neubau von Ortsumgehungen, § 16 Abs. 1 S. 2 FStrG. Eine Ortsumgehung ist der Teil einer Bundesstraße, der der Beseitigung einer Ortsdurchfahrt dient, § 16 Abs. 1 S. 3 FStrG. Die B 6n soll den bisherigen Verlauf der B 6 auf der Kattenturmer Heerstraße ersetzen. Sie gilt daher als eine Ortsumgehung, für die keine Linienbestimmung durchzuführen ist. Somit hat die Beklagte als Planfeststellungsbehörde die notwendigen Feststellungen zur Planung und Linienführung der neuen B 6 zu treffen. Sie hat alle Varianten sorgfältig zu prüfen, die beste zu ermitteln und zu entscheiden, ob sie besser als das beantragte Vorhaben zur Erreichung der Ziele geeignet ist.

Während das Bundesverkehrsministerium im Jahr 2009 eine Herstellung der vierspurigen Rampe vom fertiggestellten Bauabschnitt 2/1 auf die Neuenlander Straße verweigert hatte, weil die Ausgaben für solch ein Provisorium angeblich haushaltsrechtlich nicht zu verantworten seien,

Schreiben BMVBS vom 06.04.2009 (**Anlage K 16**),

hat das Bundesverkehrsministerium bedenkenlos zugestimmt, dass 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 (**Anlage K 17**).

Es dürfte hierbei um die Gestaltung des Trogbauwerkes gehen, das so geplant worden ist, dass die Anbindung einer Ostumfahrung des Flughafens „auch unter Berücksichtigung von Flugsicherheitsaspekten“ umsetzbar wäre, EB S. 2. Dem Vernehmen nach soll es sich um aufwendungen in Millionenhöhe handeln, die später für den Fall einer Tunnellösung vergebens aufgebracht wären. Durch solche Ausgaben würde die Anbindung der B 6n in Form der ungünstigen Flughafenumfahrung ein weiteres Stück vorangetrieben und die Realisierung der Tunnellösung erschwert. An diesem Vorgang zeigt sich abermals, dass die Planung des Bauabschnitts 2/2 nicht kostengünstig und unter Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange erfolgen kann, wenn nicht zuvor eine klare planerische Entscheidung getroffen wird, wo und wie ein Anschluss der B 6n erfolgen kann und soll.

Im Planfeststellungsbeschluss wird geäußert, die Variante 8 sei nicht Bestandteil des aktuellen Bedarfsplans und könne somit nicht von der Einstellung der B 6n in den vordringlichen Bedarf profitieren, PFB S. 44. Diese rechtliche Einschätzung ist falsch.

Der dem Fernstraßenausbaugesetz als Anlage beigefügte Bedarfsplan weist die B 006n unter der Ziffer 499 als „A 281 Bremen-Brinkum“ mit „N 4“, also als „vierstreifigen Neubau“ mit Vordringlichem Bedarf aus. Mehr ist im Bedarfsplan nicht geregelt. Insbesondere enthält der Bedarfsplan keine Linienbestimmung.

Die im Antrag zur Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan enthaltene zeichnerische Darstellung kann herangezogen werden, um die darin erkennbare Netzverknüpfung zu ermitteln. Insoweit bindet die zeichnerische Darstellung die Planfeststellungsbehörde,

aber nicht in der Linienführung. Die Tunnelvariante der B 6n wird mithin von der Einstufung als vordringlicher Bedarf im Bedarfsplan umfasst. Zu Unrecht hat die Beklagte eine nähere Prüfung der Variante 8 verweigert.

4.6:

Die im Bedarfsplan ausgewiesene Dimensionierung als vierstreifige Bundesstraße bindet die Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der Feststellung, dass diesbezüglich ein verkehrlicher Bedarf besteht. Sie zwingt die Planfeststellungsbehörde jedoch nicht, um jeden Preis eine vierspurige Straße zu realisieren oder ansonsten von dem Projekt ganz Abstand zu nehmen.

Die Beklagte hat berichtet, dass im Rahmen der früheren Verkehrsuntersuchungen im Jahre 2010 (die nicht in den Planfeststellungsunterlagen enthalten sind) zunächst zwei Grund-Fälle zur B 6n untersucht worden seien, die sich in der Querschnittsgestaltung der B 6n als 2-streifige oder 4-streifige Straße unterschieden. Dabei sei festgestellt worden, dass mit dem 2-streifigen Ausbau „nicht alle“ Bündelungs- und Entlastungseffekte für die Kattenturmer Heerstraße realisierbar seien. Erst mit dem 4-streifigen Ausbau könnten diese Effekte „vollständig“ ausgelöst werden, PFB S. 280.

Wenn sich die Baukosten für einen vierstreifigen Tunnel als so hoch erweisen, dass das Projekt daran scheitern könnte, ist im Rahmen einer planerischen Abwägung selbstverständlich zu prüfen, ob dann vielleicht wenigstens ein zweistreifiger Tunnel hergestellt werden kann. Auch wenn dann vielleicht nicht „alle“ Entlastungseffekte „vollständig“ erreicht werden könnten, wären die Entlastungseffekte für die Kattenturmer Heerstraße und die Wohngebiete doch aller Voraussicht nach jedenfalls weitaus höher als bei dem planfestgestellten Vorhaben, welches nur eine Bundesstraße durch eine Autobahn ersetzt. Es stellt einen gravierenden Abwägungsmangel dar, dass die Beklagte nicht eine zweistreifige Tunnelvariante für die B 6n als ernsthafte Möglichkeit zur Erreichung der für den Bauabschnitt 2/2 anvisierten Entlastungsziele in Betracht gezogen hat.

Für diese vertiefenden Überlegungen spricht, dass Bremen in der Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan 2030 eine Verkehrsbelastung von 38.000 Kfz/24 h angenommen hatte, im Projektdossierentwurf des Bundes hingegen nur eine künftige mittlere Verkehrsbelastung von 25.000 Kfz/24 h angesetzt worden ist. Der Bund hat die B 6n trotz dieser Herabsetzung der Prognose als vierstreifigen Neubau in den Bedarfsplan eingestellt, doch könnte auch ein zweistreifiger Neubau bereits den maßgeblichen Entlastungseffekt bewirken.

Beweis:

Einholung eines verkehrstechnischen Sachverständigengutachtens.

4.7:

Als weiteren Grund, eine B 6n nicht in die Planungsüberlegungen zum Bauabschnitt 2/2 einzubeziehen, hat die Beklagte angeführt, dass es sich um ein länderübergreifendes Projekt handle, welches viel Gesprächsbedarf auslöse. Eine einvernehmliche Lösung koste Zeit. Auf niedersächsischem Gebiet fehle eine Linienbestimmung. Es gebe dort naturschutzfachliche Betroffenheiten. Der Anschluss an die Anschlussstelle Brinkum der A 1 sei zu regeln, PFB S. 44 f.

All diese Argumente sind vorgeschoben und falsch und leicht zu widerlegen. Die Planung der B 6n ist ja nicht neu, sondern wird schon seit Jahrzehnten betrieben. Schon im Flächennutzungsplan von 1983 befand sich der „Übergangspunkt“ der B 6n von Bremen nach Niedersachsen dort, wo er auch im aktuellen Flächennutzungsplan ausgewiesen ist und in allen Planungen auf bremischer und niedersächsischer Seite einvernehmlich abgestimmt ist, nämlich an dem Fluss Ochtum etwa 250 m westlich vom Radarturm.

Am 05.05.2009, also vor 10 Jahren, fand eine gemeinsame Kabinettsitzung von der Landesregierung Niedersachsen und dem Bremer Senat statt, worin der Bauabschnitt 5 der A 281 behandelt wurde. Die beiden Landesregierungen versicherten sich wechselseitig,

„dass die Realisierung der länderübergreifenden Maßnahme, wie sie im aktuellen Bedarfsplan festgelegt ist, von besonderer infrastruktureller und wirtschaftlicher Bedeutung für Bremen und Niedersachsen ist. Beide Länder haben eine zügige, anwohner- und umweltverträgliche Realisierung eingefordert“.

Beweis:

Mitteilung des Bremer Senats vom 9. Juni 2009 (**Anlage K 18**).

Die niedersächsische Seite hat ihren Teil erfüllt. Die angrenzende Gemeinde Stuhr hat ein sehr hohes Interesse an einem Bau der B 6n, denn damit lässt sich die westliche Rückseite eines Gewerbegebietes jenseits der bremischen Landesgrenze an der Ochtum erschließen. Es soll erweitert werden. Das ist wegen der schon jetzt erheblichen Verkehrsbelastung auf der Bremer Straße und der Carl-Zeiss-Straße nur möglich, wenn vorher die B 6n gebaut wird. Die Gemeinde Stuhr hat im Frühjahr 2013 ihren Flächennutzungsplan geändert und darin die komplette Strecke der B 6n ausgewiesen. Diese verläuft zwischen den Kladdinger Wiesen und dem zu erweiternden Gewerbegebiet, so dass es keine naturschutzrechtlichen Probleme geben wird und das Gewerbegebiet erschlossen werden kann.

Beweis:

1. Gemeinde Stuhr, Vorlage zur 31. Änderung des Flächennutzungsplans, 25.04.2013 (**Anlage K 19**),
2. Beiziehung des Flächennutzungsplans Stuhr.

Vor der Änderung des Flächennutzungsplans in Stuhr fand eine Abstimmung mit dem Bremer Senator für Umwelt, Bau und Verkehr statt, um sicher zu gehen, dass die Flächennutzungspläne von Bremen und Stuhr kompatibel sind.

Beweis:

Beiziehung der Behördenvorgänge des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr, Contrescarpe 73, 28195 Bremen.

Im Erläuterungsbericht hatte der Vorhabenträger angeführt, dass die seinerzeitige Bewertung im Bundesverkehrswegeplan 2003 mit einem Hinweis auf ein hohes ökologisches Risiko verbunden gewesen sei, EB S. 26. In der neuen Einstufung des Bundesverkehrswegeplans 2030 ist keine nachteilige umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung vermerkt, aaO.

Im Flächennutzungsplan der Gemeinde Stuhr ist ausgewiesen, dass die neu herzustellende B 6n die Bundesautobahn A 1 etwas westlich von der bisherigen Anschlussstelle Brinkum kreuzen und hier ein neuer Autobahnanschluss hergestellt werden soll.

Beweis: Wie oben.

Es ist bereits zwischen Niedersachsen und dem Bundesverkehrsministerium abgestimmt, dass die Anschlussstelle Brinkum nach Westen verlegt werden soll. Dem entsprechend weist die niedersächsische Anmeldung der B 6n zum Bundesverkehrswegeplan ausdrücklich eine Verlegung des Autobahnanschlusses Brinkum aus.

Beweis: Beziehung der B 6n-Anmeldung Niedersachsen zum BVWP.

Südlich der Autobahn soll die neu zu bauende B 6n in einem Bogen weitergeführt werden, bis sie auf die vorhandene Strecke der B 6 trifft. Dies ist in einer 31. Änderung des Flächennutzungsplans festgelegt worden. Ein Teil der vorhandenen B 6 soll entfernt werden. Die von der Kattenturner Heerstraße kommende Strecke der B 6 soll von der Autobahn „abgeklemmt“ und mit der B 6n und dem neuen Autobahnanschluss verknüpft werden.

Beweis:

1. Wie oben,
2. Beziehung des Flächennutzungsplans Stuhr.

Auf niedersächsischer Seite ist also planerisch alles Notwendige vorbereitet, damit die B 6n dort zügig realisiert werden kann.

Die Behauptung der Beklagten, aus zeitlichen Gründen könne die B 6n nicht gleichzeitig mit dem Bauabschnitt 2/2 geplant werden, ist schlichtweg falsch. Es zeichnete sich schon 2013 ab, dass die B 6n in den vordringlichen Bedarf aufgestuft würde. Schon damals zog Niedersachsen mit und meldete zeitgleich mit Bremen den auf seinem Gebiet liegenden Teil der B 6n zum Bundesverkehrswegeplan an. Seither sind 6 Jahre verstrichen. Es hat den Anschein, als hätte die Beklagte nicht einmal die geringsten Bemühungen für eine einvernehmliche konkretisierende Planung der B 6n mit der niedersächsischen Seite unternommen. Damit hat die Beklagte auch den oben zitierten Beschluss der Landesregierungen Bremens und Niedersachsens von 2009 ignoriert, die Planungen für die B 6n zügig voranzutreiben. Die Federführung hierzu sollte bei Bremen liegen. Das Informationsdefizit Bremens betreffend das Interesse der niedersächsischen Seite hat zu einer völligen Fehldarstellung der niedersächsischen Planungen im Planfeststellungsbeschluss geführt, PFB S. 43 f.

Bei der Abwägung der Planungsalternativen kann es nicht darauf ankommen, ob der Hauptfinanzierer, nämlich das Bundesverkehrsministerium, nur zwei schlechteren Varianten (erst BA 2/2, dann Ostumfahrung des Flughafens) und nicht der einen besseren Variante (B 6n als Flughafentunnel) in absehbarer Zeit die notwendigen Finanzierungsmittel zukommen lassen will. Eine solche Handhabung monetärer Druckmittel seitens der Exekutive des Bundes würde den Planungsspielraum der Planfeststellungsbehörde des Landes Bremen in rechtlich unzulässiger Weise einschränken. Hiervon darf die Planfeststellungsbehörde ihre Auswahl der

in einem verkehrstechnischen und finanziellen Abhängigkeitsverhältnis zueinander stehenden Varianten nicht abhängig machen.

Immerhin ist das Land Bremen bereit, den Bauabschnitt 2/2 mit über 30 Mio. € zu bezuschussen. Dieses Geld ließe sich ohne Weiteres in die B 6n in Verknüpfung mit der Neuenlander Straße als optimierte Null- oder Nordvariante oder als Variante 8 umleiten und dort wesentlich besser anlegen.

Indem diese Alternative genau die verkehrstechnischen Probleme löst, die Anlass für die Planung des jetzt beantragten Bauabschnitts 2/2 der A 281 geben, und zwar in verkehrstechnisch, städtebaulich und umweltschonend besserer Weise, ist sie zwingend in die Variantenabwägung aufzunehmen. Eine solche Abwägung hat bislang nicht stattgefunden. Das ist ein grundlegender Mangel der vorliegenden Planung, ja sogar der entscheidende grundlegende Mangel jeglicher bisheriger Planung in diesem Bereich.

Die optimierte Nullvariante und die Variante 8 in Verbindung mit der B 6n haben den Vorteil, dass keine Enteignung von Flächen der Grundstücke Neuenlander Straße erforderlich wäre, dass kein zusätzlicher Verkehr auf die Kattenturmer Heerstraße und in das Wohngebiet Huckelriede gezogen würde, dass die Wolfskuhlensiedlung von der Ostumfahrung des Flughafens verschont bliebe und dass es keine lange Bauzeit gäbe, während derer sowohl der Wirtschaftsverkehr als auch die Bevölkerung im Bremer Süden lange Staus ertragen müssten.

5. Flächennutzungsplan

Das Bundesverwaltungsgericht hatte am ersten Planfeststellungsbeschluss beanstandet, dass die damals festgesetzte Trasse von der Grundkonzeption des Flächennutzungsplans abweiche.

Mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 24.11.2010 erreichten die damaligen Kläger eine Stärkung der Rechte der Bremischen Bürgerschaft. Inzwischen ist der Flächennutzungsplan in einem isolierten Verfahren dahingehend geändert worden, dass die Trasse für die vorgesehene Autobahn im Abschnitt 2/2 nicht mehr wie bisher in der Neuenlander Straße vorgesehen, sondern weiter südlich unter Durchschneidung des Gewerbegebietes an den Rand des Flughafens heran verlegt worden ist.

Diese Änderung trägt zwar der formellen Kritik des Bundesverwaltungsgerichts an der fehlenden Übereinstimmung des damaligen Planfeststellungsbeschlusses mit dem damaligen Flächennutzungsplan Rechnung. Allerdings erfüllt diese Änderung nicht die materiellrechtlichen Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts.

Das Bundesverwaltungsgericht stellte fest, dass eine als „Masterplan“ titulierte verwaltungsinterne Entwicklungsplanung den gültigen Flächennutzungsplan nicht ändern oder ersetzen und damit auch keine rechtmäßige Grundlage für eine vom geltenden Flächennutzungsplan abweichende Planung sein könne.

So argumentierte das Gericht nicht etwa nur formal mit Abweichungen in Meter-Angaben. Vielmehr stellte es auf die im Flächennutzungsplan enthaltene „Grundkonzeption der Gemeinde“ ab und beschrieb deren Merkmale dahingehend,

„die vorhandene trennende Wirkung der Neuenlander Straße für Gebiete unterschiedlicher Nutzung aufzugreifen“

und

„den Verkehr in südlicher Richtung zur A 1 nicht über das städtische Straßennetz, sondern durch eine neu zu schaffende Anschlussstelle unter dem Flughafen zu führen“,

BVerwG, Urt. v. 24.11.2010 – 9 A 13.09 –, Rn. 39 und 40.

Die Gemeinde dürfe neue Planungskonzepte nicht ohne Änderung des Flächennutzungsplans entwickeln. Gesetzgeberisches Ziel der grundsätzlichen Verpflichtung der Gemeinde zu einer zweistufigen Planung sei es, die Gemeinde anzuhalten,

„ihre städtebauliche Entwicklung auf der Grundlage einer in sich stimmigen Grundkonzeption für das gesamte Gemeindegebiet zu steuern“,

aaO, Rn 43.

Eine Änderung des Flächennutzungsplans wäre somit unter dem Gesichtspunkt einer gesamtstädtischen Planung zu entwickeln und unter übergeordneten Gesichtspunkten zu diskutieren und zu entscheiden gewesen. Diese Diskussion hat jedoch nicht stattgefunden. Das wird schon daran deutlich, dass es sich um eine bloße Anpassung des Flächennutzungsplans an den zuvor geplanten Bauabschnitt 2/2 handelte und diese aus der umfassenden Erarbeitung, Diskussion und Beschlussfassung zu einem neuen Flächennutzungsplan für die Stadtgemeinde Bremen herausgelöst und vorgezogen wurde, um damit die Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums für den Beginn des Planfeststellungsverfahrens und Finanzierungszusagen zu erhalten. Eine ergebnisoffene Untersuchung von Alternativen fand nicht statt.

Eine bloße Anpassung des Flächennutzungsplans an die bisher rechtswidrige Planung einer Südvariante des Bauabschnitts 2/2 der A 281 wird den Anforderungen des Bundesverwaltungsgerichts nicht gerecht. Sie missachtet den Auftrag der Stadtplanung, zunächst im Flächennutzungsplan eine Gesamtkonzeption zu entwickeln und aus dieser heraus die Anforderungen an eine Autobahn- oder Bundesstraßenplanung im Stadtgebiet abzuleiten.

Die Flächennutzungsplanänderung beruht genauso wie die ihr vorangegangene und die jetzt beantragte Fachplanung nicht auf einer ordnungsgemäßen und vollständigen Variantenprüfung. So wurden die Kriterien, die seinerzeit die Erwägungen in den SHP-Untersuchungen bestimmten, nicht aufgearbeitet und kritisch überprüft. Insbesondere wurde das damals maßgeblich in den Vordergrund gerückte Kriterium der „Masterplan-Treue“ nicht hinterfragt. Das aber wäre erforderlich gewesen, weil dieser „Masterplan“ das Gebiet nördlich der Neuenlander Straße als ein städtebaulich zu entwickelndes Baugebiet mit Gewerbe ansah und damit eine ganz andere planerische Zielvorstellung entwickelte, als es der Festsetzung von Kleingartengelände in dem alten und kürzlich insoweit bestätigten Flächennutzungsplan entspricht.

Im Planfeststellungsbeschluss versucht die Beklagte, das Kriterium Masterplankompatibilität kleinzureden, indem sie anführt, dass dieses nur 1 von 49 Bewertungskriterien darstelle und „bei einer ungewichteten Betrachtung“ einen Einfluss von ca. 2 % und innerhalb des Zielfeldes Städtebau und Siedlungsraum ein Gewicht von 16 % habe, PFB S. 133 und 198 f.

Dieses Kriterium kann jedoch nicht „ungewichtet“ betrachtet werden, weil der Masterplan die „Einpassung in die Stadtstruktur und die Bildung von bebauten und unbebauten Feldern und deren Verhältnis zueinander“ vorgab und deshalb nach Auffassung der Autoren der damaligen Untersuchung „von großer Bedeutung“ und sogar „besonderer Bedeutung“ war,

SHP, Konzeptionelle Untersuchungen – Untersuchung genereller Varianten, Juli 2001, S. 20;

SHP, Konzeptionelle Untersuchungen – Anschluss der Querspange (5. BA), Oktober 2002, S. 40;

SHP, Konzeptionelle Untersuchungen – Untersuchung der Hauptvarianten, März 2004, S. 29 (alle nicht in den Planfeststellungsunterlagen).

Übrigens waren die Autoren der damaligen Untersuchung zu dem Ergebnis gekommen, dass nur noch solche Knotenpunktvarianten einbezogen werden sollten, die eine Umfahrung des Flughafens vorsehen, und die Möglichkeit einer Unterquerung des Flughafengeländes mit einem etwa 570 m langen zweistreifigen Tunnel bei den weiteren Planungsschritten für den Bauabschnitt 2/2 der A 281 nicht mehr weiterverfolgt werden sollten,

SHP Oktober 2002, aaO, S. 51.

Nachdem sich die Bremische Bürgerschaft von dieser Einschätzung abgewandt und ausdrücklich den Flughafentunnel als „Bremer Vorzugsvariante“ beschlossen und im Flächennutzungsplan bestätigt hat, ist es widersprüchlich, dass sie für die Trassierung des Bauabschnitts 2/2 und der hierfür einzuplanenden Verknüpfung mit dem Bauabschnitt 5 ausgerechnet auf diese Untersuchungen von SHP zurückgriff, die dieses bevorzugte Konzept ablehnten. Den Bürgerschaftsabgeordneten muss zugutegehalten werden, dass die Verwaltung sie in den Vorlagen zur Beschlussfassung nicht über diesen Widerspruch aufgeklärt hatte.

Indem die Bürgerschaft ihre Trassenfestsetzung auf der Grundlage einer Abwägung beschloss, die „Masterplan-Treue“ zum maßgeblichen Entscheidungskriterium machte, hat dieser Masterplan nun doch wieder Eingang in die Entscheidung gefunden. Da der Masterplan aber ganz andere Nutzungsziele als die im Flächennutzungsplan enthaltenen Gebietsfestsetzungen verfolgte, steht die Festsetzung der Trasse in einem Widerspruch zu den Gebietsfestsetzungen des Flächennutzungsplans. Damit erweist sich der Flächennutzungsplan als in seinen Grundzügen widersprüchlich und rechtswidrig.

Auch die weiteren in den SHP-Untersuchungen enthaltenen Mängel der Abwägung wurden mit der Flächennutzungsplanänderung übernommen, ohne dass eine inhaltliche Auseinandersetzung mit den dagegen erhobenen Einwendungen stattfand. Ich verweise auf die ausführlichen Einwendungen der Vereinigung der Bürgerinitiativen für eine menschengerechte A 281.

Ferner verweise ich auf die ausführliche Klagebegründung gegen den ersten Planfeststellungsbeschluss, worin die Mängel der SHP-Untersuchungen detailliert aufgelistet wurden, sowie auf das Gutachten Dr. Hartlik, der methodische Unzulänglichkeiten der damaligen Untersuchungen aufzeigte, und schließlich auf die oben aufgeführten Mängel des jetzt festgestellten Plans, die mit den Mängeln des Flächennutzungsplans übereinstimmen, weil sie sich beide die Ergebnisse der unzureichenden früheren Untersuchungen zu eigen gemacht haben, ohne die damaligen Unzulänglichkeiten zu überprüfen und durch aktualisierte Erwägungen zu kompensieren.

In der Begründung zum Flächennutzungsplan wurde die von SHP untersuchte Südvariante fälschlicherweise mit der Variante 4 gleichgesetzt (S. 7, Abb. 5) und für die Südvariante auf eine Abbildung 4 verwiesen (S. 9), die jedoch die Mittelvariante darstellte (S. 6). Eine gesonderte Bewertung der Variante 4 (in möglicherweise optimierter Form) im Vergleich zur Variante 4 Süd und eine Betrachtung der Vor- und Nachteile der Variante 4 Süd modifiziert im Vergleich zu den anderen Varianten, insbesondere im Hinblick auf die besondere Belastung des Grundstücks der Kläger zu 1., fehlte in der Begründung zum Flächennutzungsplan gänzlich.

Die neue Festsetzung des Flächennutzungsplans ist genauso materiellrechtlich auf Einhaltung des planerischen Abwägungsgebots zu überprüfen wie die jetzt erfolgte Planfeststellung, die sich auf ihn beruft. Der Flächennutzungsplan hat gegenüber der Planfeststellungsbehörde nur eine indirekte Wirkung dahingehend, dass die Planfeststellungsbehörde keine Planung betreiben darf, die den Festsetzungen des Flächennutzungsplans zuwiderläuft. Er berechtigt die Planfeststellungsbehörde aber nicht dazu, einen Plan für eine Trasse festzusetzen, die im Flächennutzungsplan aufgrund einer rechtsfehlerhaften Abwägung rechtswidrig festgesetzt worden ist.

Da die Festsetzung einer Autobahntrasse im Flächennutzungsplan keine gegenüber dem einzelnen Bürger nach außen wirksame normative Wirkung entfaltet, kann sie vom einzelnen Bürger nicht im Rahmen einer abstrakten Normenkontrolle zur gerichtlichen Überprüfung gebracht werden. Die Festsetzung ist vielmehr inzident in der vorliegenden gegen den Planfeststellungsbeschluss gerichteten Anfechtungsklage zu überprüfen.

6. Teichfledermaus

Erstmalig in den Jahren 2014 und 2015 gab es Untersuchungen im Planungsraum im Hinblick auf den Artenschutz, PF-Unterlage 19-2. Darin wurde festgestellt, dass verschiedene europäisch geschützte Tierarten durch das Vorhaben betroffen sind.

Für Fledermäuse und vier Brutvogelarten wurden Beeinträchtigungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ermittelt. Der PFB sieht hierfür Ausgleichsmaßnahmen vor. Diese sollen gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG bewirken, dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht erfüllt wird.

Für die Teichfledermaus wurde festgestellt, dass ein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko nicht nur nicht ausgeschlossen werden kann, sondern sogar zu erwarten ist, PFB S. 307. Das wissentliche Herbeiführen eines derartigen Kollisionsrisiko erfüllt den Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, wonach es verboten ist, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Alle von der Beklagten angeführten verkehrstechnischen Untersuchungen und Variantenprüfungen und die Auswahl der jetzt planfestgestellten Variante hatten vorher stattgefunden. Die in den Jahren 2014 und 2015 gewonnenen Erkenntnisse aus dem Artenschutzbeitrag konnten somit keinen Eingang mehr in die Variantenprüfungen finden. Weder hat es seitens des Vorhabenträgers eine neue Variantenprüfung im Hinblick auf die im Artenschutzbeitrag ermittelten Informationen gegeben, EB S. 36 f. und 118 f., noch hat die Beklagte den Artenschutzbeitrag zum Anlass genommen, die Variantenprüfung neu zu

eröffnen, um die neuen Erkenntnisse einfließen zu lassen und eine neue Abwägungsentscheidung herbeizuführen.

Die Beklagte hat zwar unter der Überschrift „Prüfung zumutbarer Alternativen“ die sogenannte Nulllösung angesprochen und diese als „nicht zumutbar“ bezeichnet sowie „geringfügige Trassenverschiebungen“ erwähnt und angeführt, dass diese zur Lösung des artenschutzrechtlichen Konflikts grundsätzlich nicht geeignet seien, PFB S. 307.

Jedoch hat die Beklagte die Nulllösung nicht ernsthaft und nicht in optimierter Form und andere in Betracht kommende Alternativen überhaupt nicht geprüft.

Stattdessen hat die Beklagte ausdrücklich eine Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt, wobei sie sich auf den Ausnahmetatbestand des § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5 BNatSchG berufen hat, PFB S. 2, 307 ff., 325.

Eine derartige Ausnahmegenehmigung setzt tatbestandlich voraus, dass sie aus

„zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art“

erteilt wird.

Für den Bauabschnitt 2/2 besteht, wie oben dargelegt, keine vorteilhafte Nutzen-Kosten-Relation und kein Bedarf. Die Neuenlander Straße reicht für den abzuwickelnden Verkehr aus.

Der von der Beklagten für die Nulllösung verwendete Begriff „nicht zumutbar“, PFB S. 307 unten, geht an dem gesetzlichen Tatbestandskriterium der „zwingenden Gründe“ vorbei. Es geht nicht darum, ob jemandem der Verzicht auf den Bauabschnitt 2/2 „zumutbar“ ist. Vielmehr bedarf der Bauabschnitt 2/2 einer Rechtfertigung mit dem gesteigerten Merkmal der „zwingenden“ Gründe. Diese sind vom Vorhabenträger zwar behauptet, aber nicht konkretisiert worden, EB S. 119.

Die Planfeststellungsbehörde hat als vermeintlich zwingende Gründe eine von der A 281 als Eckverbindung zwischen der A 27 und der A 1 zu erwartende „wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Fernstraßennetz“ angeführt, und zwar „sowohl der regionalen als auch der überregionalen Verkehrsflüsse“, PFB S. 308.

Dabei hat die Planfeststellungsbehörde verkannt, dass Gegenstand der Planfeststellung nicht die Eckverbindung insgesamt, sondern nur der in Rede stehende Abschnitt 2/2 ist. Diesem haben die Gutachter von IVV attestiert, dass sich die verkehrliche Wirkung des Vorhabens auf einen engen lokalen Bereich beschränkt. Auswirkungen im regionalen oder überregionalen Bereich sind nicht zu erwarten, siehe oben und

IVV Aachen, Juni 2014, Ordner 7 Unterlage 22.3, S. 46 ff., 51.

Weiter hat die Beklagte – wiederum bezogen auf die Eckverbindung insgesamt – eine Reduzierung der Verkehrsbelastung im derzeit überlasteten Straßennetz behauptet, PFB S. 308. Das planfestgestellte Vorhaben führt jedoch, wie oben dargelegt, zum gegenteiligen

Effekt einer zusätzlichen Belastung von ohnehin schon stark belasteten und überlasteten Wohnstraßen.

Weiter glaubt die Beklagte, aus der erstinstanzlichen Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts für die Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss ein zwingendes öffentliches Interesse für das Vorhaben ableiten zu können, PFB S. 108. Dieser Gedanke ist erkennbar verfehlt.

Es besteht nach allem kein zwingendes öffentliches Interesse an dem Vorhaben.

Zudem gibt es Alternativen:

Die Flugroute der Teichfledermäuse befindet sich ungefähr im Bereich des Grundstücks Neuenlander Straße also im östlichen Teil des Bauabschnitts 2/2. Eine Beeinträchtigung der Flugroute der Teichfledermäuse ließe sich vermeiden, wenn der Verkehr, der hier fließen soll, nicht hinter, sondern vor dem Grundstück Neuenlander Straße geleitet würde.

Hierfür kommen verschiedene Möglichkeiten in Betracht, beispielsweise

- + eine optimierte Nulllösung
- + eine Nordvariante
- + eine Überführung des Bauabschnitts 2/2 über das Hornbach-Gelände auf die Neuenlander Straße (vorgeschlagen von der Vereinigung der Bürgerinitiativen, Nr. 04),
- + eine Überführung des Bauabschnitts 2/2 über das Grundstück des ehemaligen Schützenvereins auf die Trasse der Neuenlander Straße,
- + die B 6n als Flughafentunnel in Verbindung mit einer optimierten Nulllösung oder einer Nordvariante und die B 6n in der Variante 8, jeweils mit ihrer verkehrsmindernden Wirkung im östlichen Bereich der Neuenlander Straße.

Alle diese Alternativen sind geeignet, den artenschutzrechtlichen Konflikt zu lösen. Die Beklagte hat keine dieser Alternativen geprüft.

Es stellt einen Verfahrensfehler dar, dass die Untersuchungen zum Artenschutz nicht schon vor der Änderung des Flächennutzungsplans durchgeführt worden sind. Als der zweite Runde Tisch aus den ihm zur Auswahl gegebenen Südvarianten eine Trasse unter südlicher Umfahrung des Grundstücks Neuenlander auswählte, war ihm eine Ausführung in einem 400 m langen Tunnel in Aussicht gestellt worden. Diese sogenannte Variante 4 Süd hatte er befürwortet, PFB S. 42, 49. Mit dem zugehörigen Tunnel hätte es keine Probleme mit darüber hinwegfliegenden Fledermäusen gegeben.

Auf Anforderung des Bundesverkehrsministeriums verkürzte die Beklagte dann jedoch den Tunnel bei sonst gleicher Trassenführung auf das technisch notwendige Maß von 173 m (Variante „4 Süd-modifiziert“), so dass die Trasse nur noch als offener Trog geplant wird, PFB S. 42, 49. Dieser liegt nicht niedrig genug, so dass die Fledermäuse mit den dort verkehrenden Fahrzeugen, insbesondere mit hohen LKWs kollidieren.

Eine von der Beklagten als Konfliktlösung erwogene Tieferlegung des Tunnels wäre nach Angaben der Beklagten mit einem extrem hohen und damit unzumutbaren finanziellen Aufwand von 30 Mio. € verbunden, PFB S. 307 f.

Wenn den Mitgliedern der stadtbremischen Bürgerschaft bekannt gewesen wäre, dass die vom Bundesverkehrsministerium und der Beklagten entwickelte Variante „4 Süd-modifiziert“ zu einer Beeinträchtigung der Flugroute der europäisch geschützten Teichfledermaus führen würde und dass, wenn man diese Beeinträchtigung hinnehmen wollte, hierfür eine Ausnahmegenehmigung erforderlich wäre, die nur aus zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses und nur bei Fehlen von Alternativen erteilt werden dürfte, dann ist davon auszugehen, dass sie der zur Abstimmung gestellten Änderung des Flächennutzungsplanes nicht zugestimmt hätten. Der Beschluss der Bremischen Bürgerschaft zur 19. Änderung des Flächennutzungsplanes vom 20.05.2014, PFB S. 42, ist auch aus diesem Grund rechtswidrig.

Genauso ist anzunehmen, dass die zuvor in März und April 2014 gefassten befürwortenden Beschlüsse der Ortsbeiräte Obervieland und Neustadt, PFB S. 195, in Kenntnis dieses Sachverhaltes nicht zustande gekommen wären.

Übrigens könnte eine B 6n als Ostumfahrung des Flughafens nur in Form oberirdischer Fahrbahnen und mit einem Brückenbauwerk über die geplante Trogfahrbahn des Bauabschnitt 2/2 der A 281 angelegt werden, was zur Folge hätte, dass das Kollisionsrisiko mit kreuzenden Teichfledermäusen durch die auf diesen höher liegenden Fahrbahnen verkehrenden Fahrzeuge noch weiter und erheblich ansteigen würde. Eine B 6n als Ostumfahrung des Flughafens ist daher unzulässig. Aus diesem Grund hätte die Beklagte die Ostumfahrung des Flughafens als angedachte Führung der B 6n von vorneherein ausscheiden müssen, weil es hierfür die nahe liegende und auch aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen vorteilhafte Alternative des Flughafentunnels gibt.

Da keine zwingenden Gründe für den planfestgestellten Bauabschnitt 2/2 sprechen und außerdem für eine Streckenführung Alternativen zur Verfügung stehen, die wiederum bewirken, dass ein etwa zu bejahendes zwingendes öffentliches Interesse an der planfestgestellten Variante „4 Süd-modifiziert“ entfällt, ist die artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung unrechtmäßig erteilt worden.

Die Rechtswidrigkeit der artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung betrifft nicht nur einen Randbereich, sondern einen Zentralbereich des Vorhabens. Die Beeinträchtigung lässt sich nach Einschätzung der Beklagten unter grundsätzlicher Beibehaltung des Projektes nicht mit zumutbarem technischen Aufwand etwa unter Tieferlegung des Troges verhindern, PFB S. 307 f. Die Rechtswidrigkeit der Ausnahmegenehmigung bewirkt, dass das Vorhaben insgesamt fehlerhaft und somit der Planfeststellungsbeschluss in Gänze rechtswidrig ist.

7.

Ergänzend beziehe ich mich auf alle im Anhörungsverfahren vorgetragenen Einwendungen und mache diese, insbesondere auch mit den Darlegungen zu den verschiedenen Varianten, zum Gegenstand des Klagevortrages.