

**Mitteilung des Senats vom 20. Februar 2018****Zukünftige Trassenführung der B 6n**

Die Fraktion DIE LINKE hat unter Drucksache 19/1460 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Große Anfrage wie folgt:

1. Welche Varianten des Runden Tisches wurden beim Bundesverkehrsministerium für die Trassenführung der B 6n eingereicht?

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

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

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

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

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

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

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

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

die Bremer Vorzugsvariante gemäß Beschlusslage der Bürgerschaft (Landtag) einsetzen.

3. Wer war an der Erarbeitung der Projektanmeldung beteiligt, nur die DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) oder auch das Verkehrsressort selbst?

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

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

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

5. Welche Unterlagen wurden zur Erarbeitung der Projektanmeldung herangezogen?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Wie bereits erwähnt, ist die Linienbestimmung für die B 6n noch nicht erfolgt. Eine dafür erforderliche Variantenuntersuchung muss aufgrund der sich veränderten Rahmenbedingungen grundlegend überarbeitet werden.

Daher haben bisher nach Anmeldung zum BVWP auch keine konkreten Gespräche mit der Flughafen Bremen GmbH zu den Realisierungsmöglichkeiten von grundsätzlich möglichen Linienführungen einer B 6n stattgefunden.

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

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

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

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

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

13. Inwiefern ist der Senat der Auffassung, dass er mit der Projektanmeldung dem Auftrag der Bürgerschaft (Landtag) gerecht geworden ist, alles für die Durchsetzung der bremischen Vorzugsvariante der B 6n zu tun?

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

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

14. Hat der Senat vor den Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan 2030 sich gegenüber dem Bundesverkehrsministerium für eine integrierte Planung der Bauabschnitte 2/2 der A 281 und der B 6n und eine Zusammenfassung der bisher getrennten Haushaltsansätze beider Teilprojekte eingesetzt, um damit eine Finanzierung des Flughafentunnels der B 6n zu ermöglichen? Falls nein, weshalb nicht? Falls ja, mit welchem Ergebnis?

Bereits im Bundesverkehrswegeplan 2003/Bedarfsplan 2004 waren die Maßnahme A 281 BA 2/2 und die Maßnahme B 6n in unterschiedlichen Kategorien eingestuft. Der Bedarfsplan bildet die rechtliche Grundlage für die weiteren Planungsschritte. Daher war es nicht geboten, die A 281 BA 2/2 als Maßnahme des sogenannten vordringlichen Bedarfs gemeinsam mit der Maßnahme B 6n in der Kategorie „weiterer Bedarf“ zu planen.

Zudem handelt es sich bei den Maßnahmen auch netzkonzeptionell um zwei unterschiedliche Kategorien. Der Bauabschnitt 2/2 dient dem Ringschluss der Autobahn A 281. Die B 6n ist als Umgehungsstraße zur Entlastung der Kattenfurter Heerstraße konzipiert.

15. Inwiefern wird sich der Senat im Rahmen der Fortschreibung des Fernstraßenbaugesetzes für eine integrierte Planung der B 6n und des BA 2/2 der A 281 eintreten, wie es auch das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil zum ersten Planfeststellungsbeschluss für den Bauabschnitt 2/2 angeregt hat?

Es wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

Zudem sind auch im derzeit geltenden Bundesverkehrswegeplan 2030/Bedarfsplan 2016 die Maßnahmen in zwei unterschiedlichen Dringlichkeitsstufen geführt. Die Maßnahme A 281 BA 2/2 in der Kategorie „laufende Maßnahmen“ und die B 6n in der Kategorie „vordringlicher Bedarf“.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil im Jahr 2010 zum Bauabschnitt 2/2 die vorgenommene Abschnittsbildung für vertretbar erachtet.

16. Wie wird die 2009 zwischen Bremen und Niedersachsen getroffene Planungsvereinbarung zur B 6n praktisch umgesetzt? In welchem Umfang fanden und finden Abstimmungsgespräche mit dem niedersächsischen Verkehrsministerium, den zuständigen Planungsbehörden, dem Kreis Diepholz und der Gemeinde Stuhr statt?

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

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

17. Wie bewertet der Senat die Pläne der Gemeinde Brinkum, die Gewerbeflächen rund um das bestehende Outletcenter bei Fertigstellung der B 6n zu verdoppeln, auch vor dem Hintergrund der Bremer Einzelhandelskonzeption?

Der Bremer Senat hat Kenntnis davon, dass die Gemeinde Stuhr direkt an der Trasse der B 6n im Bereich Brinkum-Nord – Bergiusstraße, angrenzend an das bestehende Outletcenter beabsichtigt, eine ca. 2,7 ha große Gewerbegebietsfläche zu entwickeln (Bebauungsplan Nr. 23/161-2 „Gewerbegebiet Brinkum-Nord“ Teil West 1. Erweiterung – 2. Änderung [laufendes Verfahren]).

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 23/161-2 soll ein Gewerbegebiet festgesetzt werden und im gesamten Planungsgebiet Einzelhandelsbetriebe (mit Ausnahme von Einzelhandelsbetrieben, die in unmittelbarem räumlichen und betrieblichen Zusammenhang mit Handwerks- oder produzierenden Gewerbebetrieben sowie Dienstleistungen stehen) ausgeschlossen werden.

Von daher stellt diese Planung im Grundsatz keine Erweiterung des Einzelhandels am Standort Brinkum-Nord dar und ist insofern mit den Zielen des Regionalen Zentren- und Einzelhandelskonzepts des Kommunalverbands Niedersachsen–Bremen kompatibel.

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

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

Weitergehende Planungsabsichten zur Ausweisung von Flächen sowohl in gewerblicher Hinsicht als auch im Hinblick auf Einzelhandel mit einem unmittelbaren Bezug zum Trassenverlauf der B 6n sind dem Bremer Senat nicht bekannt.

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

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

Derzeit wurden u. a. die Möglichkeiten für verkehrsbehördliche Anordnungen in den von Umleitungsverkehren betroffenen Straßenzügen (z. B. Kornstraße)

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

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