

Mitteilung des Senats vom 1. September 2020**Bremer Vorzugsvariante für die B6n „Untertunnelung des Flughafens“ durch
Widerspruch in Gefahr?**

Die Fraktion DIE LINKE hat unter Drucksache 20/541 eine Kleine Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die vorgenannte Kleine Anfrage wie folgt:

Die Kleine Anfrage thematisiert unter anderem verfahrensrechtliche Fragen in Zusammenhang mit der Planung der Bundesautobahn A 281 Bauabschnitt (BA) 2/2. Im Zusammenhang mit dieser Planung war eine Anpassung der Darstellung des Flächennutzungsplans (FNP) erforderlich um den Trassenverlauf des künftigen planfestzustellenden BA 2/2 an die Darstellung des FNP anzupassen. Der Änderungsbereich des FNP war nur auf die Trasse des BA 2/2 begrenzt. Dies erfolgte im Rahmen der 19. FNP-Änderung. In Bezug auf die B6n wurden keine Anpassungen vorgenommen.

Die Oberste Landesstraßenbaubehörde (OLSB) hat im Rahmen der 19. FNP-Änderung und im Rahmen der Neuaufstellung des FNP 2025 eine Stellungnahme beziehungsweise einen Widerspruch gemäß § 7 Satz 1 Baugesetzbuch (BauGB) eingelegt. Dabei ist zu beachten, dass die OLSB im Rahmen der Wahrnehmung der Aufgaben der Auftragsverwaltung, die sich aus Artikel 90 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 85 Grundgesetz ergeben, als Träger der Straßenbaulast des Bundes handelt und verpflichtet ist dessen Interessen zu vertreten. Im konkreten Fall wurde die OLSB vom Bundes-Verkehrsministerium aufgefordert, einen formalen Widerspruch nach § 7 BauGB zugunsten künftiger, gegebenenfalls entgegenstehender Planungsabsichten einzulegen. Ohne ausdrücklichen Widerspruch nach § 7 BauGB entfaltet die Darstellung des FNP wiederum eine strikte Bindungswirkung für die Fernstraßenplanung des Bundes (Anpassungspflicht). Daher wurde im vorgenannten Verfahren zur Aufstellung des FNP aus fachplanerischer Sicht seitens der OLSB rein vorsorglich widersprochen.

Im Zuge der Aufstellung des Bedarfsplanes der Bundesverkehrswegeplanung 2030 akzeptierte das Bundesverkehrsministerium bei der Projektanmeldung Straße ursprünglich nur die Flughafenumfahrungsvariante der B6n. Auf Wunsch Bremens wurde zusätzlich die Untertunnelungsvariante zusätzlich angemeldet und bewertet.

Dies vorausgeschickt beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

1. Hatte der Senat Kenntnis von dem Widerspruch der Obersten Landesstraßenbaubehörde gegen den Bremer Flächennutzungsplan in Bezug auf die Trassenführung der B6n?

Der Senat hatte Kenntnis von dem Widerspruch der Obersten Landesstraßenbaubehörde gegen den Bremer Flächennutzungsplan in Bezug auf die Trassenführung der B6n.

Im Verfahren zur Aufstellung beziehungsweise Änderungen des Flächennutzungsplanes Bremen beschließt der Senat diesen in Kenntnis der eingegangenen Schreiben und der dazu abgegebenen Stellungnahmen.

2. Wie schätzt der Senat die Auswirkungen, die sich durch den Widerspruch ergeben, auf die weiteren Planungen der Trassenführung der B6n ein?

Durch den formalen Widerspruch der Obersten Landesstraßenbauverwaltung gegen die Darstellung der Flächennutzungsplanänderung ist keine Bindungskraft gegenüber dem Planungsträger der Bundesfernstraßen eingetreten. Damit ist der Planungsträger der B6n nicht zwingend an den Verknüpfungspunkt und die im Flächennutzungsplan dargestellte Trassenführung gebunden. Vielmehr ist in einem eigenständigen Planverfahren ergebnisoffen eine vorzugswürdige Trassenführung zu ermitteln.

Im Planverfahren zum BA 2/2 der A 281 wurde geprüft und dargestellt, dass sowohl die vom Bremer Senat bevorzugte Trassenführung als Tunnel unter der verlängerten Start- und Landebahn des Bremer Flughafens als auch eine sogenannte Umfahrungsvariante planerisch möglich bleiben. Eine Präjudizierung auf eine Umfahrungsvariante hat es im Zuge der BA 2/2-Planungen nicht gegeben.

3. Welche Auswirkungen ergeben sich durch den Widerspruch auf die baurechtlichen Vorgaben und Beschlusskompetenzen Bremens bei der weiteren Planung der B6n?

Im Zuge der Planungen einer B6n Trassenführung hat durch den Planungsträger der Bundesfernstraßen eine ergebnisoffene Abwägung zu erfolgen. Stellt sich nach diesem Abwägungsprozess eine Trassenführung mit Untertunnelung der verlängerten Start- und Landebahn und einem Verknüpfungspunkt mit dem BA 2/2 der A 281 im Bereich des ehemaligen Hornbachmarktes als vorzugswürdig dar, wäre keine FNP-Änderung erforderlich.

Sollte sich im Rahmen des Abwägungsprozesses eine Umsetzung als sogenannte Umfahrungsvariante als vorzugswürdig herausstellen, wäre eine FNP-Änderung erforderlich.

4. Welche Auswirkungen ergeben sich durch den Widerspruch auf die Einflussmöglichkeiten Bremens bei den weiteren Planungen auch hinsichtlich der an den Bund abgegebenen Zuständigkeiten für Bundesstraßen?

Unabhängig davon, ob Bremen oder der Bund zuständig für die Planung und Realisierung von Bundesstraßen ist, hat aus fachplanerischer und planungsrechtlicher Sicht eine ergebnisoffene Abwägung zur Trassenlage und zum Verknüpfungspunkt der B6n mit dem BA 2/2 der A 281 zu erfolgen. Eine gegebenenfalls erforderliche FNP-Änderung zur Festlegung von Trassenlage und Verknüpfungspunkt einer B6n wäre von Bremen durchzuführen auch nach dem Übergang der Zuständigkeiten für die Planung und die Planfeststellung auf den Bund. Die FNP-Änderung müsste durch die Bremische Bürgerschaft beschlossen werden.

5. Steht der Senat weiterhin hinter der von der Bremischen Bürgerschaft mehrfach beschlossenen Bremer Vorzugsvariante, die eine Untertunnelung des Flughafens vorsieht, und schließt er eine Umfahrung außerhalb der Flughafengrenzen aus?

Der Senat steht auch weiterhin uneingeschränkt hinter der von der Bremischen Bürgerschaft bereits mehrfach beschlossenen Bremer Vorzugsvariante für die Realisierung der B6n mit einer Untertunnelung des Flughafens.