



Freie Hansestadt Bremen

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt,
Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau
als Oberste Landesstraßenbaubehörde

Planfeststellungsbeschluss

Planfeststellungsverfahren nach dem
Bundesfernstraßengesetz (FStrG)
für den bremischen Teil des Ersatzneubaus
des Bauwerkes BW 443,
Brücke über die Varreler Bäke
im Zuge der B 75

19. Februar 2020

Inhaltsverzeichnis

I	Verfügung	Seiten	1-19
	I.1 Planfeststellungsbeschluss		
	1.1 Feststellung des Planes		
	1.2 Festgestellter Plan		
	1.3 Änderungen der Planunterlagen		
	I.2 Nebenbestimmungen	Seiten	5 – 19
	I.3 Zurückweisung der Stellungnahmen der TöB sowie der Einwendungen Privater		19
II	Umweltauswirkungen	Seiten	19-20
III	Begründung		
	<u>zu I</u>	Seiten	21-31
	A die geplante Baumaßnahme		
	a) Allgemeines		
	b) Beschreibung des Vorhabens		
	c) Variantenprüfung / Chronik der Planung		
	d) Grunderwerb		
	e) Planrechtfertigung		
	f) Finanzierung		
	g) Immissionsschutz		
	h) Erschütterungen		
	i) Befreiung nach BNatSchG/Erlaubnis nach WHG		
	B Die Anordnung des Sofortvollzugs	Seiten	31-33
	C Das Verfahren	Seiten	33-37
	C 1.1 Anhörung der Öffentlichkeit, Auslegung		35
	C 1.2 Anhörung der Träger öffentlicher Belange und Behörden		35-37
	C 1.3 Einwendungen Privater		37
	C 1.4 Abschluss der Anhörung und Erörterung		37-38
	D Abwägung der erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen	Seiten	38-48
	1 Stellungnahmen TöB und Behörden		38-47
	2 Einwendungen Privater		47-48
	<u>Zu II</u>	Seiten	
	E Artenschutzrechtliche Prüfung		48-50
	F Beurteilung der FFH-Verträglichkeit		50-51
	G Beurteilung nach den Zielen der WRRL		51-53
	H Schutzgebiet		53
	U Umweltverträglichkeitsprüfung nach UVPG	Seiten	54-82
IV	Gesamtabwägung	Seiten	82-83
V	Rechtsbehelfsbelehrung	Seiten	83-84
	Abkürzungsverzeichnis		

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau • Contrescarpe 72 • 28195 Bremen

DEGES
als Beauftragte der Auftragsverwaltung
und

Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau
als Bundesauftragsverwaltung

Auskunft erteilt
Heike Groneberg

Dienstgebäude:
An der Reeperbahn 2
Zimmer T 8.05

Tel. +49 421 3 61-97 33
Fax

E-Mail
Heike.Groneberg@BAU.BREMEN.de

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens

Mein Zeichen 600-3-04-00-07-443
(bitte bei Antwort angeben)
53-6

Bremen, 19. Februar 2020

Planfeststellungsbeschluss

für den bremischen Teil des Ersatzneubaus des Bauwerkes BW 443,
Brücke über die Varreler Bäche im Zuge der B 75

I Verfügung

I. 1 Planfeststellungsbeschluss

I. 1.1 Feststellung des Planes

Die **Planunterlagen** für den bremischen Teil des Ersatzneubaus des Bauwerkes BW 443, Brücke über die Varreler Bäche im Zuge der B 75, **werden** gemäß § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in Verbindung mit den §§ 72 ff Bremisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BremVwVfG) einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen mit den Änderungen und Ergänzungen (Blau-eintragungen) in den Planunterlagen **festgestellt**.

Anordnung der sofortigen Vollziehung

Gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) wird die sofortige Vollziehung des Beschlusses für den Ersatzneubau des Bauwerkes BW 443, Brücke über die Varreler Bäche im Zuge der B 75, angeordnet.

Der Beschluss ergeht unter den **Nebenbestimmungen nach Ziffer I.2** dieses Beschlusses.

Der Beschluss umfasst im Rahmen der konzentrierenden Wirkung und als notwendige Folgemaßnahmen gemäß § 75 Abs. 1 BremVwVfG die folgenden weiteren behördlichen Entscheidungen:

I.1.1.1 Befreiung nach § 67 BNatSchG

Baumschutz

Befreiung nach § 67 Bundesnaturschutzgesetz von den Vorschriften der Verordnung zum Schutze des Baumbestandes im Lande Bremen (Baumschutzverordnung) vom 5. Dezember 2002 (Brem.GBl. S. 647, ber. 2009 S. 298), zuletzt geändert durch Art. 1 Abs. 9 Gesetz zur Änderung von bau- und enteignungsrechtlichen Vorschriften sowie der BaumschutzVO vom 27.05.2014 (Brem.GBl. S. 263). Durch das Vorhaben sind 9 Bäume betroffen, die nach der Baumschutzverordnung geschützt sind. Die Kompensation erfolgt gemäß Vorgabe der Naturschutzbehörde durch die Pflanzung von 8 Eichen sowie 3 Feldahorn und 2 Schwarz-Erlen auf der Maßnahmenfläche 2.1 A.

Auf dieser Grundlage hat die zuständige Naturschutzbehörde die Befreiungslage erklärt, so dass mit diesem Planfeststellungsbeschluss Befreiung gemäß § 67 (1) Nr. 1 BNatSchG erteilt wird, weil Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses die Befreiung erfordern.

I.1.1.2 Erlaubnis nach §§ 8, 9 WHG

Eine Einleitung der „technischen Wässer“, die bei den Bauarbeiten entstehen, in die Varreler Bäche bedarf auch nach Klärung einer gesonderten Erlaubnis nach §§ 8,9 Wasserhaushaltsgesetz (WHG). Weil die Einleitung eine notwendige Folgemaßnahme der hier planfestgestellten Baumaßnahme ist, wird diese Erlaubnis in diesen Planfeststellungsbeschluss einkonzentriert.

Die Erlaubnis wird unter der Auflage (siehe unter I.2.5.2) erteilt, dass „Technische Wässer“, die bei den Bauarbeiten entstehen (auch mit Zement belastete Wässer), oder sonstiges verschmutztes Wasser nicht ungereinigt in die Varreler Bäche eingeleitet werden dürfen. Die Abwässer sind ordnungsgemäß zu entsorgen bzw. vor Einleitung zu klären.

I. 1.2 Festgestellter Plan

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Ordner	Anlage Bezeichnung	Maßstab
1		
1 a	Erläuterungsbericht, Blatt 1-44, <i>mit Blaeintragungen</i>	-
2	Übersichtskarte	1:25.000
3	entfällt	
4	entfällt	
5 a	Lageplan, <i>mit Blaeintragungen</i>	1:500
6 a	Höhenplan, <i>mit Blaeintragungen</i>	1:500/1:50
7	entfällt	
8	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen, enthalten in Unterlage 5	
9 a	Landschaftspflegerische Maßnahmen	
9.1a	Maßnahmenübersichtsplan, <i>mit Blaeintragungen</i>	1:15.000
9.2a	Maßnahmenplan, <i>mit Blaeintragungen</i>	1:300

	9.3a	Maßnahmenblätter, Blatt 1-29, <i>mit Blaueträgungen</i>	
	10 a	Grunderwerb	
	10.1a	Grunderwerbsplan, <i>mit Blaueträgungen</i>	1:500
	10.2a	Grunderwerbsverzeichnis Bremen, <i>mit Blaueträgungen</i>	
	11 a	Regelungsverzeichnis. Blatt 1-6, <i>mit Blaueträgungen</i>	
	12	entfällt	
	13	entfällt	
	14	Straßenquerschnitte	
	14.1	- Ermittlung der Bauklasse	
	14.2	- Regelquerschnitte	1:50
	15 a	Ingenieurbauwerke, <i>mit Blaueträgungen</i>	
	15.1a	Bauwerksplan, <i>mit Blaueträgungen</i>	1:100/200
	16	Sonstige Pläne, Leitungsbestands- und Konfliktplan, <i>nachrichtlich</i>	1:500
	17 a	Immissionstechnische Untersuchungen	
	17.1	Erläuterungen zu Luftschadstoffen <i>mit erg. Stellungnahme</i>	
	17.2	Schalltechnische Untersuchungen	
	17.2.1	Schalltechnisches Gutachten <i>mit erg. Stellungnahme</i>	
	17.2.2a	Baustellenlärmprognose, <i>mit Blaueträgungen</i>	
	18	Wassertechnische Untersuchung	
	18.1	Erläuterungen (in Unterlage 1 enthalten)	
	18.2	Berechnungsunterlagen	
2	19 a	Umweltfachliche Untersuchung, <i>mit Blaueträgungen</i>	
	19.1a	Landschaftspflegerischer Begleitplan inkl. Artenschutzfachbeitrag und FFH-Vorprüfung	
	19.1.1a	Erläuterungsbericht, Seiten 1-136, <i>mit Blaueträgungen</i>	
	19.1.2a	Bestands- und Konfliktplan, <i>mit Blaueträgungen</i>	1:1.500/500
	19.1.3	Kartierbericht	
	19.1.4	NEU: Gutachten zum geschützten Baumbestand	
	19.2	Artenschutzfachbeitrag, enthalten in Unterlage 19.1.1	
	19.3a	<i>FFH-Verträglichkeitsprüfung (ist nachrichtlich beigefügt), mit Blaueträgungen</i>	
	19.4a	Fachbeitrag WRRL (Wasserrahmenrichtlinie), Blatt 1-102, <i>mit Blaueträgungen</i>	
	19.5a	UVP-Bericht, Seiten 1-120, <i>mit Blaueträgungen</i>	
	19.5.1a	Erläuterungsbericht, <i>mit Blaueträgungen</i>	
	19.5.2a	Bestands- und Auswirkungsplan, <i>mit Blaueträgungen</i>	1:1.500/500
	20	entfällt	
	21	entfällt	
	22	Verkehrsprognosedaten	

I. 1.2.1 ÄNDERUNGEN der ausgelegten Planunterlagen

nach Abschluss des Anhörungsverfahrens:

- Die Unterführung für den Geh- und Radwegverkehr wird auf eine lichte Weite von konstant $L_w = 6$ m aufgeweitet (Antragsunterlagen $L_w = 4,0 - 5,0$ m)
Als Folgeänderung ergeben sich Anpassungen der Flügelwände sowie der Böschungen in diesem Bereich und eine geringfügige Änderung einer Grunderwerbsfläche. Insgesamt ergeben sich Änderungen in den Unterlagen 1, 5, 6, 9, 10, 11, 15 und 19, die jeweils als Blaueträgungen kenntlich gemacht wurden.

- Im Wesentlichen durch die Bauwerksänderung zur Aufweitung der Unterführung erfolgten Ergänzungen und Anpassungen der Entwässerung der Brücken- und angrenzenden Straßenflächen. Insgesamt ergeben sich Änderungen in den Unterlagen 1, 5, 6, 10 und 15, die jeweils als Blaeintragungen kenntlich gemacht wurden.
- Darüber hinaus waren auf Grundlage der naturschutzfachlichen Beurteilung der zuständigen Naturschutzbehörde folgende Änderungen und Ergänzungen erforderlich, die ebenfalls als Blaeintragungen in die Unterlagen 1, 9.1, 9.2, 9.3, 19.1.1, 19.1.2, 19.1.4, 19.3, 19.4 sowie 19.5 eingearbeitet wurden:
 - Ergänzung des Landschaftspflegerischen Begleitplans um eine FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet „Bremische Ochtum“ (DE 2918-371)
 - Ergänzung eines Baumgutachtens mit Bestandserfassung der nach Baumschutzsatzung geschützten Bäume (Lageplan Baumbestand und Kataster als neue Unterlage 19.1.4)
 - konkrete räumliche Definition und Darstellung des Baufeldes innerhalb des Planfeststellungsgebietes aus Gründen einer eindeutigen Zuordnung von Vermeidungsmaßnahmen
 - Vermeidungsmaßnahme 1.3 V_{FFH}: Ausweiten des Nachtbauverbots von Anfang März bis Ende August aus Gründen des Amphibienschutzes (vorher Anfang April)
 - Ergänzung von Aussagen zum Bauablauf für die Nutzung der Fuß- und Radwegeverbindung während der Bauzeit im Landschaftspflegerischen Begleitplan
 - Korrektur des Kompensationsbedarfs für den Verlust von Einzelbäumen
 - Maßgaben zum Monitoring der Nisthilfen sowie
 - Ergänzung des Fachbeitrags zur Wasserrahmenrichtlinie um nachrichtlich abgefragte biologisch-ökologische, chemische und allgemein chemisch-physikalische Untersuchungsergebnisse zu den vom Vorhaben betroffenen berichtspflichtigen Oberflächengewässern gem. EG-WRRL
- Anordnung von Pollern beidseits des Bauwerks, um die missbräuchliche Nutzung des Weges/ der Unterführung zu minimieren. Die genaue Position der Abpollerung wird im Zuge der Ausführung mit dem Deichverband am linken Weserufer abgestimmt.
- Ursprünglich wurde im Mittelstreifen des Bauwerksbereiches ein Fahrzeugrückhaltesystem mit getrennter Wirkung (Super-Rail zweifach Bw) gewählt, um im Reparaturfall eine größere Flexibilität für die Verkehrsführung zu erhalten. Dies bedingte jedoch eine sehr aufwendige und komplexe Übergangskonstruktion zum Anschluss an das vorhandene Rückhaltesystem außerhalb des Bauwerks. Bei einer kompletten Überarbeitung des geplanten Fahrzeugrückhaltesystems wurde festgestellt, dass vor und hinter dem Bauwerk auch kein zweifaches Rückhaltesystem vorhanden ist, so dass die Wahl eines getrennten Systems in der Bauwerksmitte für den Reparaturfall gar nicht relevant ist. Durch die Wahl eines Doppelsystems (Super Rail Eco doppelt Bw) konnte die Übergangskonstruktion zum Anschluss an das vorhandene Rückhaltesystem wesentlich vereinfacht werden.

Diese Planänderung wurde als Blaeintragung in der Unterlage 1 Erläuterungsbericht berücksichtigt und kenntlich gemacht. Aufgrund der Geringfügigkeit der Änderungen wurde

auf gesonderte Blaeintragungen in den folgenden, ebenfalls betroffenen Plänen verzichtet: Unterlage 5 Lageplan, Unterlage 14.2 Straßenquerschnitt und Unterlage 15 Ingenieurbauwerke.

- Korrektur der lichten Höhe des Brückenbauwerks auf 3,50 m üMw (statt 3,43 m), somit Verringerung der Gesamthöhe lediglich um ca. 53 cm (statt 60 cm), als Blaeintragungen in die Unterlagen 1, 11, 15 sowie 19 eingearbeitet.

Die aufgrund von Zusagen der Vorhabenträgerin, aufgrund von Stellungnahmen der Behörden bzw. wegen festgestellter Korrekturerfordernisse erfolgten Änderungen wurden in die Planunterlagen eingearbeitet und entsprechend dargestellt (Blaueintragungen); die jeweilige Unterlagennummer wurde zur Verdeutlichung um ein „a“ ergänzt.

Die geänderten Planunterlagen wurden nicht zur erneuten Anhörung der Öffentlichkeit ausgelegt, da durch die Planänderungen keine zusätzlichen oder andere erhebliche Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Bei den Planänderungen handelt es sich nicht um Änderungen im Sinne von § 73 Abs. 8 BremVwVfG, sondern um Verbesserungen bzw. Änderungen oder Korrekturen von unwesentlicher Bedeutung; die Identität des ursprünglich geplanten Vorhabens bleibt gewahrt. Rechte Dritter sind durch die Planänderungen nicht zusätzlich betroffen, eine erneute Beteiligung Dritter zu den Planänderungen war daher nicht notwendig. Der geringfügig vergrößerte Grunderwerbsbedarf betrifft ein Grundstück der Stadtgemeinde Bremen, die sich mit dieser vergrößerten Inanspruchnahme bereits einverstanden erklärt hat.

I. 2 Nebenbestimmungen

Bedingung

Mit dem Bau des bremischen Teils des Ersatzneubaus des Bauwerkes BW 443, Brücke über die Varreler Bäke im Zuge der B 75, bis zur Landesgrenze darf erst begonnen werden, wenn für den auf niedersächsischem Gebiet anschließenden Abschnitt, der die Fortführung der Brücke, Bauwerk BW 443, dort gewährleistet, ein vollziehbares Baurecht vorliegt.

Allgemein

Die von den Trägern öffentlicher Belange im Rahmen der Anhörung erhobenen Forderungen und Anregungen sind auf der Grundlage der hierzu abgegebenen Stellungnahme der Antragstellerin bei der weiteren Planung und Bauausführung zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang abgegebene Zusagen sind einzuhalten. Dies betrifft im Wesentlichen Zusagen der Einbeziehung in die Ausführungsplanung für das Gesundheitsamt zum Bereich Baulärm, für den Deichverband zum Bereich Hochwasserschutz und Abpollerung sowie für die Polizei zum Bereich Prävention.

Über den Beginn der Baumaßnahme sind die Feuerwehr, die Polizei, die Luftfahrtbehörde, die Naturschutzbehörde, die Wasserbehörde, das Gewerbeaufsichtsamt, das Gesundheitsamt, der Bremische Deichverband am linken Weserufer, der Ochtumverband, die betroffenen Leitungsträger, der Kampfmittelräumdienst, die Autobahnmeisterei Hemelingen, die Baustellenkoordination im Referat 51 der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, das Ortsamt Huchting sowie die Straßenerhaltungs- und die Brückenbauabteilung des Amtes für Straßen und Verkehr frühzeitig zu unterrichten.

Wie zugesagt ist eine kontinuierliche Information der Öffentlichkeit auch während der Baudurchführung sicherzustellen.

Während der baubedingten Inanspruchnahme des Weges „An der Varreler Bäke“ im Bereich der Fuß- und Radwegunterführung ist eine akzeptable Umleitung zur Verfügung zu stellen und auszuschildern. Dabei ist zu berücksichtigen, dass dieser Weg Teil des Rundweges „Stadtrandweg Bremen“ ist.

I. 2.1 Leitungen

Bezüglich der erforderlichen Leitungsverlegungen sind rechtzeitig Gespräche mit den betroffenen Leitungsträgern zu führen. Es sind im Rahmen der Ausführungsplanung die erforderlichen Schutzmaßnahmen für vorhandene Leitungen, die Vorlaufzeiten für Umverlegungen von Leitungen sowie die jeweils erforderliche Zugänglichkeit der Anlagen zu berücksichtigen.

Auflage aufgrund Stellungnahme der PLEdoc GmbH

Zu den Baumpflanzungen der Ersatzmaßnahme 3.1 E sind die im Nahbereich verlaufenden Versorgungsanlagen zu berücksichtigen. Neuanpflanzungen von Bäumen, Hecken und tiefwurzelnenden Sträuchern sollten grundsätzlich nur außerhalb des Schutzstreifenbereiches erfolgen, um eine gegenseitige Beeinträchtigung zu vermeiden. Die Anweisungen und Hinweise der betroffenen Leitungseigentümer Open Grid Europe und Gasline zum Schutz der jeweiligen Versorgungsanlagen (Ferngasleitung/KSR-Anlage) sind zu beachten.

I. 2.2 Auflage der Polizei Bremen, Kampfmittelräumdienst

Zwar hat die Luftbildauswertung keine Anhaltspunkte für das Vorhandensein von Bombenblindgängern/Kampfmitteln ergeben, und auch andere Hinweise legen eine solche Vermutung nicht nahe. Gleichwohl ist nach den bisherigen Erfahrungen nicht immer auszuschließen, dass Einzelfunde auftreten können.

Aus diesem Grunde sind die Erd- und Gründungsarbeiten mit entsprechender Vorsicht auszuführen. Sollten bei den Erdarbeiten unbekannte Metallteile oder verdächtige Verfärbungen auftreten, ist aus Sicherheitsgründen die Arbeit sofort einzustellen und die Polizei Bremen ZTD 14 – Kampfmittelräumdienst unter der Telefonnummer: 0421/362-1 22 32 oder 362-1 22 81 zu benachrichtigen.

Außerhalb der regelmäßigen Arbeitszeit und bei Nichterreichen des Kampfmittelräumdienstes unter vorgenannten Telefonnummern ist das zuständige Polizeirevier zu verständigen.

I. 2.3 Auflagen der Luftfahrtbehörde

Das geplante Bauvorhaben liegt innerhalb des Bauschutzbereichs des Verkehrsflughafens Bremen. Es verbleibt jedoch unterhalb der vorlagepflichtigen Höhe (hier 44,7 ü. NN).

Der Einsatz von Baugeräten oder Kränen bedarf aber einer Genehmigung nach § 15 Luftverkehrsgesetz, wenn diese die Höhe von 44,7 m ü. NN überschreiten sollen.

Die Genehmigung von Baugeräten und Kränen ist 2 Wochen vor dem Einsatztermin bei der Luftfahrtbehörde des Landes Bremen zu beantragen. Einzelheiten sind bei der Senatorin für Wissenschaft und Häfen, Telefon 0421/361-8041 oder 0421/361-8446 zu erfragen.

I. 2.4 Auflagen zu Schall und Feinstaubemissionen

Zum Schutz der Umwelt vor schädlichen Einwirkungen durch Emissionen und Immissionen von Staub, anderen Luftschadstoffen, Lärm und Erschütterungen sowie zur Vorbeugung des Entstehens dieser schädlichen Umwelteinwirkungen sind die einschlägigen Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sowie der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm in den zum Zeitpunkt der Bauausführung geltenden Fassungen zu beachten. Die entsprechenden Grenzwerte bzw. Immissionsrichtwerte (AVV Baulärm) sind einzuhalten. Bereits in der Ausschreibung hat eine Berücksichtigung der erforderlichen Maßnahmen gegen Baulärm zu erfolgen. Es ist sicherzustellen, dass nur dem Stand der Technik entsprechend lärm- und erschütterungsarme Baugeräte bzw. lärm- und erschütterungsarme Bauverfahren verwendet und dass keine Bauarbeiten im Nacht-Zeitraum (20-7 Uhr) durchgeführt werden.

- I. 2.4.1 Zur Vermeidung von Feinstaubemissionen** sind die Vorgaben des Senators für Umwelt, Bau, und Verkehr – ehemals Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, heute Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau - (Richtlinie zur Konkretisierung immissionsschutzrechtlicher Betreiberpflichten zur Vermeidung und Verminderung von Staub-Emissionen durch Bautätigkeit, Anlage 6 zum Luftreinhalteplan, „Baustellenerlass“) zu berücksichtigen. Dabei sind insbesondere die Staubemissionen der Baustellen durch technische Maßnahmen zur Emissionsbegrenzung hinsichtlich der eingesetzten Maschinen und Geräte sowie durch organisatorische Maßnahmen und geeignete Betriebsabläufe zu begrenzen, soweit dieses technisch, betrieblich und wirtschaftlich möglich und tragbar ist.

Die Vorgaben gemäß Senatsbeschluss vom August 2006 (Baustellenerlass) sowie gemäß Beschluss der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie vom

5. Februar 2015 (Abgasvorschriften für Baumaschinen) sind den Ausschreibungsunterlagen für die Baumaßnahme als Anlage zur Leistungsbeschreibung beizufügen. Mit Abgabe des Angebotes haben sich die Baufirmen zu verpflichten, die im Land Bremen geltenden Richtlinien zu beachten, falls sie den Auftrag erhalten. Der Auftraggeber hat darauf hinzuwirken, dass der Auftragnehmer vor Aufnahme entsprechender Tätigkeiten alle nach dem Stand der Technik möglichen Maßnahmen ergreift, um die Staubentwicklung auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV sind zu beachten und einzuhalten. Hierzu sind insbesondere

- a) Erdbaumaschinen zu verwenden, deren Antriebsanlagen nach dem Stand der Motortechnik eingesetzt und gewartet werden,
- b) Arbeitsverfahren, die naturgemäß Staub erzeugen können, so auszuführen, dass die Staubemissionen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Dazu ist das Bearbeiten von mineralischen Baustoffen nur unter Zuhilfenahme von Staub absaugenden Vorrichtungen vorzunehmen oder alternativ als Feuchtmethode auszuführen. Die dabei entstehende Wasser-/Staubemulsion ist aufzunehmen und in einem Gefäß/Behälter zu entsorgen.
- c) die Beladung von Baufahrzeugen mit staubenden Baustoffen und Materialien so vorzunehmen, dass entstehende Staubemissionen auf ein Mindestmaß beschränkt werden,
- d) Transporte von staubhaltigen Baumaterialien auf den Verkehrswegen nur mit Abdeckung zulässig.

I. 2.4.2 Die Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum **Schutz gegen Baulärm** (AVV Baulärm) sind einzuhalten.

I. 2.4.3 Die Vorgaben und Empfehlungen aus der **Baulärmprognose** (Unterlage 17.2.2) sind einzuhalten bzw. umzusetzen. Insbesondere ist folgenden Forderungen des Gesundheitsamtes zu entsprechen:

- Lärmintensive Bauarbeiten sind auf 8 Stunden am Tag zu beschränken.
- Nächtliche Bautätigkeiten sind auszuschließen.
- Die beschriebenen lärmarmen Bautechniken sind in der Ausschreibung verbindlich vorzugeben
 - Der Einsatz von Schlagrammen ist nicht zulässig
 - Der Einsatz von Vibrationsrammen ist auf ein Minimum zu begrenzen
- Als Abschirmmaßnahmen sind mobile Lärmschutzwände auszuführen.
- Die in der Prognose genannten Taktmaximal-Schalleistungspegel für Baumaschinen sind als maximal einzuhaltende Parameter in der Ausschreibung vorzugeben.
- Die beschriebene Anwohnerinformation ist durchzuführen. Zusätzlich ist eine Ansprechperson mit Telefonnummer zu benennen.

- Das geplante Baulärm-Monitoring (siehe Blaeintragung zu 8.6 in Unterlage 17.2.2) und ggf. damit verbundene zusätzliche Maßnahmen sind durchzuführen.

I. 2.5 Auflagen zum Umweltbereich

Auf Grundlage der Stellungnahmen der jeweiligen Fachbehörden erfolgen nachstehend, neben den verfügbaren Auflagen, auch einige Hinweise, u.a. auf die zu berücksichtigenden gesetzlichen Vorschriften.

I. 2.5.1 Bodenschutz/Altlasten

Zwar handelt es sich nicht um einen kontaminationsverdächtigen Standort, es sind jedoch folgende Hinweise zu beachten:

- a) Beim Auf- und Einbringen von Materialien auf oder in Böden im Rahmen des genehmigten Bauvorhabens (einschließlich Bodenaushub) sind die Anforderungen der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) sowie die für Benzo(a)pyren als Leitsubstanz der polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffe (PAK) der für das Land Bremen seit 14.12.2016 diesbezüglich geltenden Prüfwerte zu beachten, bzw. bei externer Verwertung von Aushub oder Abbruchmaterialien, die Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen – Technische Regeln – der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) in der jeweils aktuellen Fassung.
- b) Sollten sich wider Erwarten Anhaltspunkte für Verunreinigungen des Bodens oder des Grundwassers in der Vorbereitung oder Durchführung der Baumaßnahme ergeben, so ist dieses unverzüglich der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, Referat 24 (Telefon: 0421/ 361 10499, Fax: 0421/496 10499, E-Mail: brigitte.karowski@Bau.Bremen.de) gemäß § 3 Abs. 1 Bremisches Bodenschutzgesetz (BremBodSchG) mitzuteilen.

I. 2.5.2 Gewässerschutz

Es sind sämtliche zur Vermeidung und zur Schadensbegrenzung in den Planunterlagen benannten Maßnahmen einzuhalten, um eine Verschlechterung des ökologischen oder chemischen Zustands des Wasserkörpers aufgrund der geplanten Baumaßnahmen zu verhindern. Insbesondere ist Folgendes zu berücksichtigen und zu gewährleisten:

- Zur Vermeidung von Stoffeinträgen in die Varreler Bäke (z.B. durch Abbruchmaterial) sind Geotextilien, Folien o.ä. oberhalb des Gewässers zu spannen, um herabfallende Stoffe aufzufangen.

Dabei ist die lichte Höhe von 1 m zwischen unterer Kante Abbruchgerüst/Schutztextil und Wasseroberfläche Varreler Bäke für die Gewährleistung der Durchgängigkeit unbedingt einzuhalten.

- Während der Abriss- und Bauphase ist der Eintrag von Stoffen in die Varreler Bäche auf ein unvermeidbares Minimum zu beschränken. Der Wasserbehörde bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau ist vor Beginn der Abrissarbeiten das endgültige Konzept vorzulegen, wie der Eintrag von Staub und sonstigen Stoffen verhindert werden soll.
- Lärmintensive Arbeiten sollen außerhalb der Wanderzeit der Neunaugen erfolgen.
- Der vorgesehene helle Anstrich der Unterseite des Brückenbauwerks ist regelmäßig (alle 5 Jahre) zu erneuern.
- „Technische Wässer“, die bei den Bauarbeiten entstehen (auch mit Zement belastete Wässer), oder sonstiges verschmutztes Wasser dürfen nicht ungereinigt in die Varreler Bäche eingeleitet werden. Die Abwässer sind ordnungsgemäß zu entsorgen bzw. vor Einleitung zu klären.

Niederschlagswasser

1. Mit dem Niederschlagswasser darf kein durch häuslichen, gewerblichen, landwirtschaftlichen oder sonstigen Gebrauch in seinen Eigenschaften verändertes Wasser (Schmutzwasser) in die Gewässer eingeleitet werden.
2. Versickerungs- und Transportmulden, Böschungen, Böschungsmulden und andere Flächen, die Oberflächenwasserabfluss von Straßenflächen aufnehmen und aus denen heraus eine Versickerung stattfinden kann, sind zur Erlangung eines erforderlichen Reinigungsvermögens mit mindestens 20 cm Oberboden (Mutterboden) auszubilden (Gemäß DWA-A 138 und DWA-A 153 soll der Oberboden für die Versickerungsmulden folgende Eigenschaften aufweisen: pH-Wert 6-8, Humusgehalt 1-3% sowie Tongehalt kleiner 10%. Eine günstige Reinigungswirkung des versickernden Niederschlagswassers wird durch die Passage der bewachsenen oberen Bodenschicht erreicht. Die Versickerungsanlagen, Mulden, Gräben, Böschungen und Banketten sind entsprechend herzustellen und zu unterhalten.)
3. Die Mulden und Böschungen sind so herzustellen und zu unterhalten, dass sie dauerhaft bewachsen sind. (Eine dauerhafte Versickerungsleistung von Mulden ist nur durch eine ganzjährige, langlebige und dichte Begrünung zu gewährleisten. Die Versickerungsmulden können mit Rasen begrünt oder mit Bodendeckern, Gehölzen und Stauden bepflanzt werden.) Diese Anlagen sind mindestens halbjährlich zu kontrollieren; größere Stoffanreicherungen (z.B. Laubfall) sind zu entfernen.
4. Die Bankettbefestigungen sind als Schotterrasen auszubilden; mindestens den oberen 3 cm der Bankette ist Mutterboden beizumischen.
5. Besteht die Gefahr, dass wassergefährdende Stoffe in das Entwässerungssystem gelangen, hat der Inhaber der Planfeststellung dafür Sorge zu tragen, dass ein Abfluss dieser Stoffe verhindert wird.

6. Gelangen wassergefährdende Stoffe in das Entwässerungssystem, hat der Planfeststellungsinhaber unverzüglich dafür Sorge zu tragen, dass die Entwässerung unterbrochen wird. Die Entwässerung darf erst wieder fortgesetzt werden, wenn die wassergefährdenden Stoffe ordnungsgemäß entfernt worden sind.
7. Sind trotz aller Vorkehrungen wassergefährdende Stoffe in das Gewässer oder in den Untergrund gelangt, so ist dieses der Wasserbehörde, Bereich Gewässerschutz (Telefon 361-5353 oder 0152/09093066) oder der nächsten Polizeidienststelle unverzüglich anzuzeigen. *(Wassergefährdende Stoffe beeinträchtigen die Beschaffenheit von Gewässern und können diese erheblich und nachteilig schädigen. Die Anforderungen an die Niederschlagswasserbehandlung sind erforderlich, um einer Gewässerverunreinigung vorzubeugen.)*
8. Um eine Verschmutzung des Niederschlagswassers weitgehend zu vermeiden, sind die zu entwässernden Verkehrsflächen und Einläufe stets sauber zu halten.

HINWEIS: Für eine ggf. notwendig werdende Grundwasserabsenkung ist eine wasserbehördliche Erlaubnis erforderlich und gesondert bei der Wasserbehörde zu beantragen.

I. 2.5.3 Baumschutz

Geschützte Bäume

Durch das Vorhaben sind 9 Bäume betroffen, die nach der Baumschutzverordnung geschützt sind. Die Kompensation hat gemäß Vorgabe der Naturschutzbehörde durch die Pflanzung von 8 Eichen sowie 3 Feldahorn und 2 Schwarz-Erlen auf der Maßnahmenfläche 2.1 A zu erfolgen. Für die Umsetzung der Maßnahme 2.1 A sind gebietsheimische Bäume aus dem Vorkommensgebiet 1 Nordwestdeutsches Tiefland zu verwenden. Die Ersatzpflanzungen sind gemäß § 9 BremBaumSchVO dauerhaft zu erhalten. Die Neuanpflanzung darf in ihrem Aufwuchs oder Weiterbestand nicht beeinträchtigt werden.

Allgemein:

1. Die Straßenbäume, die im Baubereich stehen, sind vor Beginn der Bauzeit durch einen stabilen und unverrückbaren Schutzzaun gegen Beeinträchtigungen zu schützen.
2. Bei Straßenbäumen kann aufgrund der standörtlichen Verhältnisse davon abgewichen werden, wenn nachweislich die Auflage zu 1 nicht zu erfüllen ist und das Einvernehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde, Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (SKUMS) Referat 31 (Frau Rahel Jordan, Tel.: 0421/361-59738), im Vorwege der geplanten Maßnahme vorliegt.
3. Spätestens 5 Tage vor Beginn der Maßnahme ist das Bauvorhaben mit der Unteren Naturschutzbehörde, SKUMS Referat 31 (Frau Rahel Jordan, Tel.: 0421/361-59738), in einem

Ortstermin abzustimmen. Bei diesem Ortstermin ist durch die Umweltbaubegleitung eine Zustandsaufnahme der in Anspruch zu nehmenden Flächen sowie der Vegetation vorzunehmen und zu dokumentieren.

Im Einzelnen:

4. Es dürfen keine Bodenauf- und -abtragungen, Materiallagerungen, Bodenverdichtungen, Baudurchführungsarbeiten sowie sonstige schädigende Maßnahmen im Wurzelbereich der Straßenbäume / im Gehölzstreifen erfolgen.
5. Die Kronen der Straßenbäume / der Großsträucher dürfen nicht beschädigt werden. Darauf ist insbesondere bei Arbeiten mit Großgeräten (Bagger, Kräne o.ä.) mit schwenkbarem Arbeitsbereich zu achten.
6. Bei Straßenbäumen / Großsträuchern / Bodendeckern dürfen Materialien, Geräte, Bau- und Aufenthaltswagen usw. im Wurzelbereich der Vegetation nur auf bestehenden Pflaster- oder Asphaltflächen gelagert oder aufgestellt werden. Sollten die unbefestigten Flächen zwischen den Bäumen zum Ablegen von Material benötigt werden, ist dies nur in einvernehmlicher Absprache im Vorwege, Ansprechpartnerin siehe oben, möglich. Hierfür kann ggfls. Stammschutz, Schutz der Flächen mit Platten usw. notwendig sein.
7. Die Lage der Kopflöcher, Bohrgruben, o.ä. ist ausschließlich außerhalb der Kronentraufe der Straßenbäume/ Großsträucher/ Bodendecker durchzuführen. Soll bei der Erneuerung von bestehenden Leitungen aufgrund der standörtlichen Verhältnisse davon abgewichen werden, ist das Einvernehmen der Unteren Naturschutzbehörde im Vorwege der geplanten Maßnahme einzuholen.
8. Sofern bei den Bauarbeiten außerhalb des o.g. Bauzaunes (siehe Auflagen zu 1 und 2) der Straßenbäume/ Großsträucher/ Bodendecker dennoch Wurzeln beeinträchtigt werden und diese Maßnahmen nachweislich (ist schriftlich zu dokumentieren) unvermeidbar sind, sind folgende Maßgaben zu beachten:
 - a. In Anlehnung an die DIN 18920 ist im Wurzelbereich der Bäume ausschließlich mit Handschachtung oder Sauggeräten zu arbeiten.
 - b. Wurzeln über 2 cm Durchmesser dürfen nicht entfernt oder beschädigt werden. Freigelegte Wurzeln sind gegen Austrocknung (Umwicklung mit feucht zu haltenden Jutebandagen/Vlies) bzw. Frost zu schützen.
 - c. Sofern Wurzeln unter 2 cm Durchmesser entfernt werden müssen, sind diese glatt zu durchtrennen. Die Wundstellen sind mit einem Wundverschlussmittel einzustreichen.
 - d. Im Wurzelbereich der geschützten Bäume bzw. der Straßenbäume darf nicht mit Flächenrüttlern oder Vibrationswalzen gearbeitet werden. Hier ist mit statischen Walzen zu verdichten.

9. Sollte während der Baumaßnahme ein Baum/Großsträucher/Bodendecker so stark geschädigt werden, dass dieser nicht mehr die Funktion als Straßenbaum/Großstrauch/ Bodendecker erfüllen kann, so ist dieser (Anzahl nach Gehölzwertermittlung) nach Vorgaben der Unteren Naturschutzbehörde nach Abschluss der Baumaßnahme zu ersetzen. Baumgröße StU 18/20/Großstrauch Größe 150-200 cm/Bodendecker nach Vorgabe der Unteren Naturschutzbehörde. Es sind zwei Jahre Anwachs- und Entwicklungspflege zu übernehmen. Die Kosten der Fällung und Nachpflanzung gehen zu 100% zu Lasten der Vorhabenträgerin.
10. Sollte ein Straßenbaum/Großstrauch im Zuge der Baumaßnahme im Wurzelbereich/Kronenbereich so starke Schädigungen aufweisen, dass zur Erhaltung des Wurzel-Kronen-Gleichgewichtes (Grundlage ist die ZTV Baumpflege 2004 Punkt 3.1.7 Kronenauslichtung) ein Rückschnitt erforderlich ist, so hat das in Absprache mit der Unteren Naturschutzbehörde (Ansprechpartnerin siehe zu Auflage 2 und 3) im gleichen Jahr der Baumaßnahme auf Kosten der Vorhabenträgerin zu erfolgen.
11. Die in Anspruch genommenen Flächen sind nach Abschluss der Baumaßnahme unverzüglich in den vorgefundenen Zustand wiederherzustellen. Etwa vorhandene Fahrspuren in Rasenflächen sind aufzufüllen und wieder anzusäen. Die dafür entstehenden Kosten gehen zu Lasten der Vorhabenträgerin.
12. Sollten die Auflagen nicht erfüllt werden, so ist die Stadt nach vorheriger schriftlicher Aufforderung berechtigt, die notwendigen Maßnahmen auf Kosten der Vorhabenträgerin durchführen zu lassen.
13. Die Vorhabenträgerin befreit SKUMS, Grünordnung bzw. die Untere Naturschutzbehörde von allen Schadenersatzanforderungen und sonstigen Ansprüchen, auch dritter Personen, die im Zusammenhang mit dieser Zustimmung entstehen könnten.

Hinweise:

- Anzuwenden ist die derzeit gültige Baumschutzverordnung vom 5. Dezember 2002 (Brem.GBl. S. 647), zuletzt § 16 geändert durch Artikel 1 Abs. 9 des Gesetzes vom 27. Mai 2014 (Brem.GBl. S. 263).
- Gemäß § 39 Absatz 5 Nummer 2 BNatSchG ist es verboten, in der Zeit vom 1. März bis 30. September Bäume zu fällen. Diese Verbote gelten nicht für
 - behördlich angeordnete Maßnahmen,
 - Maßnahmen, die im öffentlichen Interesse nicht auf andere Weise oder zu anderer Zeit durchgeführt werden können, wenn sie a) behördlich durchgeführt werden, b) behördlich zugelassen sind oder c) der Gewährleistung der Verkehrssicherheit dienen,
 - nach § 15 Bundesnaturschutzgesetz zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft sowie
 - für zulässige Bauvorhaben, wenn nur geringfügiger Gehölzbewuchs zur Verwirklichung der Baumaßnahmen beseitigt werden muss.

In allen anderen Fällen ist eine Befreiung bei der Naturschutzbehörde zu beantragen. Die artenschutzrechtlichen Bestimmungen bleiben im Übrigen unberührt.

I. 2.5.4 Artenschutz

Als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme 2.2 A_{CEF} sind artgerechte Nisthilfen für den Star (6 Stück) und den Gartenrotschwanz (2 Stück) im räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriffsort an einem etwas dickeren Baum zu installieren. In den ersten 5 Jahren ist ohne weitere Aufforderung ein Kurzbericht an die Naturschutzbehörde, Referat 31, zu schicken, jeweils bis zum 31.12. eines jeden Jahres. Im ersten Jahr dient der Bericht der Herstellungskontrolle. Die Lage der Brutvogelnistkästen soll neben den Baum- und Strauchpflanzungen in der Ausführungsplanung (LAP) verzeichnet werden. Der zweite Habitatbaum des Stars mit Brutnachweis nördlich der B 75 (unmittelbar angrenzend an geplante Baumfällungen) ist im Rahmen der Umweltbaubegleitung besonders zu schützen und zu überwachen.

I. 2.5.5 Landschaftsschutz

Das geplante Vorhaben liegt im Bereich der Verordnung zum Schutze von Landschaftsteilen (LSG-VO) im Gebiet der Stadtgemeinde Bremen vom 02. Juli 1968. Nach § 3 der LSG-Verordnung dürfen Bauten nur errichtet werden, nachdem die untere Naturschutzbehörde festgestellt hat, dass schädigende Wirkungen nach § 2 LSG-VO nicht zu befürchten sind oder durch Bedingungen oder Auflagen nach § 5 der VO abgemildert werden können (Zulässigkeitserklärung). Die Zulässigkeit des Vorhabens wird mit diesem Beschluss erklärt. Allerdings weist die Untere Naturschutzbehörde daraufhin, dass die Zulässigkeit des Vorhabens nur erklärt werden kann, wenn die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen und mit diesem Beschluss planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen 1.1 und 1.6 durchgeführt werden.

I. 2.5.6 Eingriffsregelung

- Die landschaftsplanerische Ausführungsplanung einschließlich Bauzeitenpläne für die einzelnen Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind rechtzeitig vor Baubeginn einvernehmlich mit der Naturschutzbehörde abzustimmen.

Während der Baumaßnahme ist die Naturschutzbehörde über den Bauablauf regelmäßig in Baubesprechungen zu informieren. Nach Abschluss der Baumaßnahmen und Wiederherrichtung der Flächen ist eine Abnahme der naturschutzfachlich relevanten Maßnahmen mit der Naturschutzbehörde durchzuführen.

Gemäß § 17 (6) BNatSchG sind für die Führung des Kompensationsverzeichnisses die erforderlichen Angaben von der für die Zulassung des Eingriffs zuständigen Behörde an die zuständige Naturschutzbehörde zu übermitteln. Die Antragsunterlagen mit den Änderungen und Ergänzungen als Blaeintragungen sind der Naturschutzbehörde digital als pdf-Dokumente zu übermitteln. Außerdem sind ihr die digitalen Geodaten für die Abgrenzung der Ausgleichs- und

Ersatzmaßnahmen zu übermitteln. Alle oben genannten Unterlagen sind bis spätestens 4 Wochen nach der Genehmigung des Vorhabens an die Untere Naturschutzbehörde, Referat 31, zu senden.

- Die Ersatzmaßnahme 3.1 E umfasst die Pflanzung von 4 Bäumen auf der Stadtteiffarm Huchting und die Pflanzung von 9 Straßenbäumen in den Stadtteilen Huchting, Strom, Seehausen und Woltmershausen sowie die Pflanzung von 2 Bäumen in der öffentlichen Grünanlage Truppen in Huchting.

Zur rechtlichen Sicherung der Ersatzmaßnahme auf Flächen der Stadtteiffarm hat die Vorhabenträgerin einen Vertrag mit der Stadtteiffarm Huchting e.V. über die Pflanzung von 4 Bäumen (3 Obstbäume und eine Eberesche) auf dem Grundstück der Stadtgemeinde Bremen inklusive der dauerhaften Unterhaltung und Pflege zu schließen. Dieser Vertrag ist mit der Naturschutzbehörde, Referat 31 im Vorfeld einvernehmlich abzustimmen und ihr nach Vertragsabschluss vorzulegen.

- Für die Pflanzung und dauerhafte Pflege und Unterhaltung der übrigen 11 Bäume hat die Vorhabenträgerin eine Ablösesumme an die Untere Naturschutzbehörde, Referat 31 zu zahlen. Die Ablösesumme beträgt einmalig 53.469,57 Euro brutto. Die Zahlung ist nach der Genehmigung und vor der Durchführung des Eingriffs auf gesonderte Rechnung hin zu leisten.
- Der Bau sämtlicher Kompensationsmaßnahmen ist spätestens drei Jahre nach Fertigstellung des Brücken-Ersatzneubaus abzuschließen. Die Fertigstellung der Ersatzpflanzung ist der unteren Naturschutzbehörde anzuzeigen. Der Anzeige ist der Nachweis über die Verwendung gebietsheimischen Pflanzguts beizufügen.
- Die Funktionsfähigkeit der Kompensationsmaßnahmen ist durch den Träger des Vorhabens so lange aufrecht zu erhalten wie der Eingriff durch den Brücken-Ersatzneubau wirkt.

I. 2.5.7 Bauablaufplanung, Landschaftspflegerische Begleitplanung

Spätestens 5 Tage vor Beginn der Maßnahme ist der Baubeginn bei der Unteren Naturschutzbehörde, Referat 31 anzuzeigen.

Die landschaftsplanerische Ausführungsplanung einschließlich Bauzeitenpläne für die einzelnen Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind rechtzeitig vor Baubeginn einvernehmlich mit der Naturschutzbehörde abzustimmen.

Bei der Durchführung der Baumaßnahme sind die Vorschriften des Natur- und Artenschutzes zu beachten.

Die im LBP und den entsprechenden Maßnahmenblättern dargestellten und mit diesem Beschluss verbindlich festgelegten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind umzusetzen. Dabei wird auf folgende Vorgaben zur Minimierung des Eingriffes im Sinne des Arten- und FFH-Gebietsschutzes nochmals besonders hingewiesen:

- Wie vorgesehen ist die Bauwerksunterseite zur Reduzierung der Verschattungswirkung in hellen Farbtönen (weiß) zu streichen. Dieser weiße Anstrich der Brückenunterseite ist dauerhaft zu erhalten. Daher ist der Anstrich alle 5 Jahre zu erneuern.
- Nachtarbeit ist ausgeschlossen. Von Anfang März bis Ende August gilt das Nachtbauverbot inkl. Dämmerung, d.h. 1 Stunde vor Sonnenuntergang bis 1 Stunde nach Sonnenaufgang. Das Nachtbauverbot gilt ansonsten von 20 Uhr bis 7 Uhr unter der Voraussetzung gerichteter Beleuchtung mit Fokussierung auf die Baustelle.
- Die zur Vermeidung von Stoffeinträgen in die Varreler Bäche vorgesehenen horizontal gespannten Geotextilien, Folien o.ä. (Vermeidungsmaßnahme 1.5 V_{FFH}) sind so zu gestalten, dass sie keine Fallen für jagende Wasserfledermäuse darstellen können. Die Umweltbaubegleitung ist einzubeziehen.

Im Übrigen sind die Vermeidungsmaßnahmen 1.2 V (u.a. Einzelbaumschutz, Absperrung zu schützender Flächen), 1.3 V_{FFH} (Vermeidung von Freilegung und Befahrung der Ufer), 1.4 V_{CEF} (u.a. Bauzeitenregelung, Sommerfällverbot, vor Inanspruchnahme von Gehölzen Kontrolle auf das Vorkommen von Höhlen, Nestern und Fledermausquartiere), 1.5 V_{FFH} (Schutz der Varreler Bäche hinsichtlich Durchgängigkeit, Wasserqualität, Schutz der Fische und Minimierung der Barrierewirkung der Baustelle für Fledermäuse, Amphibienzaun) entsprechend den Ausführungen in Unterlage 19 iVm Unterlage 9 vollumfänglich zu berücksichtigen und durchzuführen.

Die projektimmanenten Vermeidungsmaßnahmen für das geplante Vorhaben werden im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag (Unterlage 19.1.1) in den Kapiteln 3.3, 3.4 und 4.2 ausführlich dargestellt und sind in vollem Umfang als Bestandteil der Ausschreibung zur Bauausführung verbindlich festzuschreiben, weil nur so sichergestellt ist, dass im Zuge der Baumaßnahmen keine Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG eintreten.

Umweltbaubegleitung (UBB) (Vermeidungsmaßnahme 1.6 V)

Zur bestmöglichen Minderung von Beeinträchtigungen und Störungen während des Baus der Ersatzbrücke, insbesondere zur Umsetzung der dargestellten Vermeidungsmaßnahmen ist eine ökologische baubegleitende Beratung erforderlich. Hiermit ist eine fachlich geeignete, d.h. landschaftsökologisch und faunistisch (Artengruppen Vögel, Fledermäuse, Amphibien, Rundmäuler und Fische) qualifizierte Person zu beauftragen.

Das Leistungsbild der Umweltbaubegleitung (UBB) ist einvernehmlich mit der Naturschutzbehörde, Referat 31, abzustimmen.

Der Vertrag mit einer fachlich qualifizierten Person für die Umweltbaubegleitung ist der Unteren Naturschutzbehörde, Referat 31, bis spätestens 4 Wochen vor Baubeginn vorzulegen.

Die Maßnahmen und die Durchführung der UBB sind gegenüber der Naturschutzbehörde, Referat 31, regelmäßig und zeitnah, d.h. mindestens einmal im Monat, in Form von Protokollen (bei Bedarf mit Karten und Fotos) zu dokumentieren.

I. 2.6 Auflagen aufgrund der Stellungnahme des Deichverbandes am linken Weserufer

- 1) Alle Arbeiten im Bereich des Landesschutzdeiches sind nach dem 15. April zu beginnen und vor dem 15. September desselben Jahres zu beenden.
- 2) Der ordnungsgemäße Wasserabfluss ist während der gesamten Baumaßnahme sicherzustellen.
- 3) Für den Rückbau zur vollständigen Freimachung des Abflussprofils im Hochwasserfall und die Beräumung von Abflusshindernissen ist ein Notfallplan (24 Std./7 Tage in der Woche) seitens des Genehmigungsinhabers aufzustellen und mit dem Deichverband abzustimmen. Die Wasserbehörden der Städte Bremen und Delmenhorst sowie der Ochtumverband sind entsprechend zu informieren.
- 4) Der Beginn der Bauarbeiten ist dem Verband mindestens 3 Tage im Voraus schriftlich oder per E-Mail (info@deichverband-bremen-alw.de) anzukündigen. Die Abnahme der in Anspruch genommenen Oberflächen des Deiches nach Abschluss der Arbeiten ist ebenfalls schriftlich oder per E-Mail zu beantragen.
- 5) Baugruben innerhalb des Deiches sind mit deichfähigem Boden (Klei) böschungsgleich zu verfüllen und entsprechend der Empfehlungen für Küstenschutzwerke EAK 2002/2015, DWA 507-1 bzw. DIN 19712 zu verdichten.
- 6) Die Flächen des Landesschutzdeiches sind nur für die unmittelbar erforderlichen Erdarbeiten in Anspruch zu nehmen. Die Baustelleneinrichtung oder die Lagerung von Material / Boden hat außerhalb der Deichflächen zu erfolgen.
- 7) Die für die Baumaßnahme in Anspruch genommenen Flächen des Deiches sind nach Abschluss der Arbeiten wieder einzuebnen, anzusäen und zu pflegen bis sich eine dichte Grasnarbe entwickelt hat (Entwicklungspflege entsprechend DIN 18919). In Anspruch genommene befestigte Oberflächen (Pflaster u. Asphalt) sind fachgerecht entsprechend dem vorgefundenen Aufbau wieder herzustellen.

- 8) Nach Abschluss der Baumaßnahme sind die Böschungsübergänge hin zur Varreler Bäke eben und böschungsgleich herzustellen. Die Böschung ist mit einer geeigneten Grasan-
saat zu begrünen (z.B. Böschungsmischung: Deutsches Weidelgras 80%, Rotschwingel
17%, Wiesenrispe 3% od. glw.) und eine Fertigstellungspflege vorzunehmen.
- 9) Nach Abschluss der Bauarbeiten ist dem Deichverband am linken Weserufer unaufgefor-
dert eine Ausfertigung der Bestandsunterlagen (Lageplan, Quer- und Längsschnitt) des
Bauwerks als Papierplot sowie in digitaler Form (Geokoordinaten im UTM-System) zu
übermitteln.
- 10) Der Längsschnitt bzw. Gewässerquerschnitt der Unterlage 15.1 zur Herstellung des Ab-
flussprofils im 100-jährlichen Hochwasserfall ist zwingend hinsichtlich der Lage und Breite
der Gewässersohle, Höhe und Böschungsneigung der Gewässerbermen (1:4), lichte Weite
der Brückenwiderlager, Konstruktionsunterkante einzuhalten.
- 11) Die Sohle und die Böschungen der Varreler Bäke sind im Bereich der entstehenden Wi-
derlager in geeigneter Form vor Auskolkungen zu sichern.
- 12) Durch die Baumaßnahmen in die Varreler Bäke ungewollt eingebrachte Baustoffe sind auf
Kosten des Genehmigungsinhabers zu beseitigen.
- 13) Es ist zwingend eine konstruktive Abdichtung zu den beidseitigen Deichanschlüssen zur
Verlängerung des Sickerweges entlang des Brückenbauwerks in der Ausführungsplanung
abzustimmen. Der Vorschlag des Deichverbandes, eine durchgehende Spundwand beid-
seitig als Deichinnendichtung unmittelbar an das gewässerrechtsseitige Widerlager anzu-
schließen, ist zu prüfen.
- 14) Die lichte Weite und Höhe des Tunnelbauwerks zur Neutrassierung des Deichunterhal-
tungsweges (zugleich Rad- und Fußweg) ist zur Befahrung mit Deichunterhaltungsgerät
zwingend einzuhalten.
- 15) Erschwernisse während der Bauzeit durch Unterbrechung des Deichunterhaltungsweges,
insbesondere durch verlängerte Leerfahrten der Deich- und Gewässerunterhaltungsgeräte
sind durch den Antragsteller zu minimieren und nötigenfalls abzugelten.
- 16) Der Deichverband ist eng in die Ausführungsplanung in Bezug auf das Gewässer und den
Landesschutzdeich einzubinden.
- 17) Der Genehmigungsinhaber ist für die bauliche Sicherheit und ordnungsgemäße Unterhal-
tung der geplanten Brücke (Anlage am Gewässer und im Deich) selbst verantwortlich. Alle
durch den Bau und das Vorhandensein der Anlage entstehenden Schäden und Mehrun-
terhaltungskosten an betroffenen Verbandsgewässern gehen zu Lasten des Genehmi-
gungsinhabers bzw. seines Rechtsnachfolgers (§ 26 Bremisches Wassergesetz).

- 18) Nach Fertigstellung des Bauwerks ist eine Abnahme beim Deichverband am linken Weserufer schriftlich oder per E-Mail zu beantragen. Ggf. erforderlich werdende Nachbesserungen sind unverzüglich vorzunehmen.
- 19) Alle erforderlichen Veränderungen der Entwässerungsanlage infolge zukünftiger Deich- und Gewässerausbauvorhaben und auch die Instandhaltung der Anlage erfolgen durch die Bundesrepublik Deutschland. Eine Vereinbarung einer Regelung zur Ablöse der turnusmäßigen Grünpflege ist abzuschließen.

I. 3 Zurückweisung der Stellungnahmen der Behörden und anderer Träger öffentlicher Belange sowie Zurückweisung der Einwendungen Privater

Die von den Behörden und anderen Trägern öffentlicher Belange zum Vorhaben abgegebenen Forderungen und Hinweise sowie die von privaten Betroffenen gegen den Plan erhobenen Einwendungen werden, soweit sie nicht ausdrücklich zurückgenommen oder gegenstandslos geworden sind oder ihnen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin oder die Nebenbestimmungen dieses Beschlusses stattgegeben wurde, zurückgewiesen.

Die Begründung der Zurückweisung ergibt sich aus den Begründungsteilen dieses Planfeststellungsbeschlusses unter „III Begründung“, dort unter „zu I, A“ sowie „zu I, D Abwägung der erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen“.

II.

Umweltauswirkungen

Bei der Planfeststellung wurden gemäß § 17 FStrG die öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens wurden erfasst und bewertet. Die Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens umfasste nicht nur die anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen, sondern insbesondere die während der Bauphase eventuell auftretenden Umweltauswirkungen.

Auftretende negative Umweltauswirkungen werden entweder als nicht erheblich bewertet, werden durch geeignete Schutzmaßnahmen reduziert oder können durch die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden. Dies betrifft ebenso die möglichen Wechselwirkungen untereinander.

Es wird ferner durch Auflagen Vorsorge getroffen, dass die Auswirkungen der geplanten Baumaßnahme so gering wie möglich gehalten werden. Durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen ist gewährleistet, dass vermeidbare Beeinträchtigungen unterlassen werden bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die beeinträchtigten Funktionen des Ökosystems in gleicher oder ähnlicher Weise wiederhergestellt werden und keine dauernden Beeinträchtigungen bleiben.

Es wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf den Artenschutz gemäß § 44 BNatSchG mit folgenden Ergebnissen geprüft: Das Planungsgebiet ist (Teil-)Lebensraum einiger besonders geschützter und streng geschützter Tierarten, darunter auch Arten, die im Anhang IV der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) aufgeführt sind (verschiedene Fledermausarten). Die im landschaftspflegerischen Begleitplan beschriebenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen (insbes. 1.3 V_{FFH} Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen, 1.4 V_{CEF} Bauzeitenregelung und 1.5 V_{FFH} Schutz der Varreler Bäke und ihrer Durchgängigkeit) sowie die Rodung der Gehölze außerhalb der Brutzeit gemäß § 39 (5) Nr. 2 BNatSchG sind zur Vermeidung von Beeinträchtigungen besonders geschützter und streng geschützter Tierarten (hier: Fledermäuse und europäische Vogelarten) geeignet. Bei Durchführung der im landschaftspflegerischen Fachbeitrag dargestellten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen stehen artenschutzrechtliche Belange dem Vorhaben nicht entgegen.

Durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen in Bezug auf wandernde Fluss- und Meererneunaugen kommt es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Bremische Ochtum“ in seinen für die Schutz- und Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen. Auch das im Vorhabenbereich auf niedersächsischer Seite gelegene FFH-Gebiet „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke“ (DE 2817-331) wird unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen durch die geplante Baumaßnahme in seinen für die Schutz- und Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen nicht erheblich oder nachteilig beeinträchtigt.

Mit dem Vorhaben „Ersatzneubau des BW 443, Brücke über die Varreler Bäke im Zuge der B 75“ sind ferner keine negativen Auswirkungen auf die Bewirtschaftungsziele der WRRL gemäß § 27, § 47 sowie § 44 WHG zu erwarten, die Grundsätze der EG-WRRL werden nicht gefährdet.

Nach der Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG ist das Vorhaben im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze zulässig und konnte in der vorliegenden Form festgestellt werden.

In dem parallel ergehenden Planfeststellungsbeschluss der niedersächsischen Planfeststellungsbehörde ergibt sich eine entsprechende Bewertung der Maßnahme, so dass die vorstehende Gesamtbilanz für alle Umweltauswirkungen des geplanten Ersatzneubaus der Brücke insgesamt, also für die gesamte Baumaßnahme, gilt.

III

Begründung

Zu I.

A. Die geplante Baumaßnahme

a) Beschreibung des Vorhabens

Es ist geplant, einen Ersatzneubau des Bauwerkes BW 443, Brücke über die Varreler Bäke im Zuge der B 75, an gleicher Stelle wie das vorhandene Bauwerk herzustellen. Die B 75 kreuzt im Bereich der Landesgrenze zwischen der Freien Hansestadt Bremen und Niedersachsen das Gewässer „Varreler Bäke“ und den parallel verlaufenden Weg „An der Varreler Bäke“. Die 4-streifige B 75 wird mit einem einteiligen Zweifeldträgerüberbau über das Gewässer und den Weg überführt.

Die Erforderlichkeit des Ersatzneubaus - und des Sofortvollzugs - ergibt sich aus dem Ergebnis der Untersuchungen hinsichtlich Spannungsrisskorrosion sowie der Nachrechnung des Bestandsbauwerks und der dadurch aufgezeigten mangelnden bzw. nur bedingten Tragfähigkeit sowie den bestehenden und zu erwartenden Verkehrsbelastungen und ist in den vorgelegten Untersuchungen und Prognosen nachgewiesen. Die Geeignetheit der gewählten Variante für die Art und den Umfang des Ersatzneubaus ist dem Ergebnis der Untersuchungen zu entnehmen. Die vorgelegten Untersuchungen und Prognosen entsprechen dabei sowohl vom Umfang als auch vom Inhalt dem Stand der Technik sowie den aktuellen Erfordernissen, die Ergebnisse sind plausibel und nachvollziehbar.

Das hier geplante Vorhaben beinhaltet den Ersatzneubau des Bauwerkes BW 443, Brücke über die Varreler Bäke im Zuge der B 75. Die B 75 stellt als Teil des Bundesfernstraßenzuges B 6, B 75 und A 28 eine wichtige Verknüpfung zwischen den Bundesautobahnen A 27 und A 1 und A 281 her. Der B 75 kommen in der Region wichtige Verbindungsfunktionen zu. Über untergeordnete Straßen erschließt sie die Bremer Innenstadt, die Häfen, den Flughafen und das Güterverkehrszentrum. Der gesamte Straßenzug ist Teil des Bremer Lkw-Führungsnetzes und stellt außerdem eine zentrale Verbindung zur südwestlich von Bremen in Niedersachsen gelegenen kreisfreien Stadt Delmenhorst her.

Die Varreler Bäke bildet an dieser Stelle die Grenze zwischen der Freien Hansestadt Bremen und Niedersachsen. Für den Ersatzneubau dieser Brücke ergehen daher aufgrund der unterschiedlichen örtlichen Zuständigkeit zwei parallele Planfeststellungsbeschlüsse, um gleichzeitig das Baurecht sowohl für die bremische als auch für die niedersächsische Hälfte der Brücke zu schaffen. Der Bremische Beschluss ergeht unter der Bedingung, dass mit den Baumaßnahmen auf Bremer Gebiet erst begonnen werden darf, wenn für den auf niedersächsischem Gebiet anschließenden Abschnitt, der die Fortführung der Brücke, Bauwerk BW

443, dort gewährleistet, ein vollziehbares Baurecht vorliegt, weil damit der Bau eines Brückentorsos verhindert wird. Ein Baubeginn ist nur sinnvoll und naturschutzfachlich wie wirtschaftlich verhältnismäßig, wenn für das gesamte Bauwerk das Baurecht vorliegt.

Die B 75 ist im Bereich der Baustrecke durchgängig vierstreifig ausgebaut und weist eine Fahrbahnbreite von etwa 15 m auf. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 km/h. Das geplante Bauwerk wird an gleicher Stelle wie das vorhandene Bauwerk errichtet. Durch die Verbreiterung des Brückenquerschnitts um beidseitig etwa je 2 m aufgrund der aktuellen Straßenbau-Richtlinien erhöht sich die Fahrbahnbreite um ca. 1,30 m auf insgesamt 16,30 m einschließlich des Mittelstreifens. Unter Berücksichtigung eines 2,80 m breiten Mittelstreifens ergibt sich eine Breite zwischen den Geländern von 21,90 m. Die Länge des Brückenbauwerks beträgt ca. 18,70 m. Die bestehende Glatteis-Warnanlage wird auf dem neuen Brückenbauwerk wieder installiert.

Das Rahmentragwerk aus Ortbeton besteht aus drei Teilbauwerken: je ein unabhängiges Brückenbauwerk für jede Fahrtrichtung und ein Unterführungsbauwerk als separate Geh- und Radwegunterführung. In der Geh- und Radwegunterführung ist eine Beleuchtung vorgesehen. Die Ausführung getrennter 1-Feld-Bauwerke in integraler Bauweise stellt eine erprobte, robuste Bauweise mit geringen Herstellungs- und Unterhaltungskosten dar.

Zur Anpassung an den geplanten breiteren Brückenquerschnitt werden die Fahrbahnen im westlichen und östlichen Anschlussbereich verzogen und der Straßendamm dafür geringfügig verbreitert. Aufgrund dieser Böschungsverbreiterung und -anpassung entfallen insgesamt 8 Bäume auf der Südseite und 3 Bäume auf der Nordseite (siehe Unterlage 5 bzw. 19.1.4). Der geplante Ausbaubereich weist eine Gesamtbaulänge von 301,3 m auf.

Durch die aktuellen Normen ist eine größere Konstruktionshöhe des Überbaus als im Bestand erforderlich, so dass die neue Brückenunterkante bei unveränderter Gradienten der B 75 etwa 50 cm tiefer liegen wird als im Bestand. Die lichte Höhe der geplanten Brücke wird sich auf ca. 3,5 m verringern.

b) Variantenprüfung

Der Ersatzneubau des Bauwerkes BW 443, Brücke über die Varreler Bäke im Zuge der B 75, ist eine Bundesfernstraßenmaßnahme der Bundesrepublik Deutschland. Die Erforderlichkeit des Ersatzneubaus - und des Sofortvollzugs - ergibt sich aus dem Ergebnis der Untersuchungen hinsichtlich Spannungsrisskorrosion sowie der Nachrechnung des Bestandsbauwerks und der dadurch aufgezeigten mangelnden bzw. nur bedingten Tragfähigkeit sowie den bestehenden und zu erwartenden Verkehrsbelastungen und ist in den vorgelegten Untersuchungen und Prognosen nachgewiesen. Ein Erhalt/Instandsetzung des vorhandenen Brückenbauwerks ist aufgrund des Schadensbildes unter technisch-wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht möglich, eine Nullvariante wurde daher nicht betrachtet.

Auch bei der Wahl der Linie ergeben sich keine Varianten, da es sich hier um den Ersatz eines bestehenden Bauwerkes handelt. Es gibt daher keine Standortalternativen.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden drei verschiedene Bauwerksvarianten hinsichtlich Gestaltung und Konstruktion und Varianten zur bauzeitlichen Verkehrsführung untersucht. Wesentliche Bewertungskriterien waren Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit.

Bauwerksvarianten

Es wurden drei Varianten betrachtet. Variante 1 sieht eine Einfeldbrücke mit separater Geh- und Radwegunterführung vor. Die B 75 wird dabei mit einem einfeldrigen Bauwerk über das Gewässer überführt, für jede Fahrtrichtung ein Teilbauwerk. Bei der Geh- und Radwegunterführung handelt es sich um ein separates Rahmenbauwerk in Stahlbetonbauweise mit einer lichten Weite von zunächst 4 – 5m und jetzt von 6,0 m, die bestehende Lage des Weges wird beibehalten.

Als Vorteile ergeben sich in der Bewertung dieser Variante eine geringe Brückenfläche durch kurze Stützweiten, niedrige Betriebskosten durch kurze Stützweiten sowie die niedrigsten Herstellungskosten im Variantenvergleich. Außerdem sind keine Stützen im Hochwasserabflussquerschnitt erforderlich und es ergibt sich eine ungestörte Wahrnehmung des Gewässerverlaufs. Demgegenüber sind als Nachteile zu berücksichtigen die zwei durch Erdkörper getrennten Bauwerke, die Anforderung einer Abdichtung an den vorhandenen Deich und das subjektive Sicherheitsempfinden der Geh- und Radwegnutzer/innen.

Als Bau- und anlagebedingte Wirkung ergibt sich durch die Trennung des Unterführungsbauwerks von dem Brückenbauwerk und die erforderlichen Widerlagerwände zwischen den Bauwerken eine visuelle Trennwirkung. Die Deichlinie wird zerschnitten. Das separate Rahmenbauwerk der Geh- und Radwegunterführung kann das subjektive Sicherheitsgefühl insbesondere bei Dunkelheit ggf. einschränken.

Variante 2 sieht eine Einfeldbrücke mit im Widerlager integrierter separater Geh- und Radwegunterführung vor. Die B 75 wird dabei mit einem einfeldrigen Bauwerk über das Gewässer überführt, für jede Fahrtrichtung ein Teilbauwerk. Bei der Geh- und Radwegunterführung handelt es sich um ein im östlichen Brückenwiderlager integriertes Rahmenbauwerk in Stahlbetonbauweise mit einer lichten Weite von zunächst 4 – 5m und jetzt von 6,0 m. Die bestehende Lage des Weges wird in Richtung Deich verschoben.

Als Vorteile ergeben sich in der Bewertung dieser Variante eine geringe Brückenfläche durch kurze Stützweiten, es handelt sich um nur ein Bauwerk, die Betriebskosten sind durch kurze Stützweiten niedrig und es entstehen nur geringfügig höhere Herstellungskosten als bei Variante 1. Außerdem sind keine Stützen im Hochwasserabflussquerschnitt erforderlich und es ergibt sich eine ungestörte Wahrnehmung des Gewässerverlaufs. Demgegenüber sind als Nachteile zu berücksichtigen, dass die Abdichtung an den vorhandenen Deich erforderlich ist und ebenso eine Stützwand für den vorhandenen Deich. Zudem ist die Verlegung des Weges

erforderlich und das subjektive Sicherheitsempfinden der Geh- und Radwegnutzer/innen zu berücksichtigen.

Als Bau- und anlagebedingte Wirkung ergibt sich durch die Kombination des Widerlagers mit dem Unterführungsbauwerk eine Verschiebung des Radwegs in den Deich. Durch die erforderliche Stützwand wird der Deich angeschnitten. Es ergibt sich eine starke visuelle Trennwirkung aufgrund der unterbrochenen Sichtachse. Die Deichlinie wird zerschnitten. Das separate Rahmenbauwerk der Geh- und Radwegunterführung schränkt das subjektive Sicherheitsgefühl insbesondere bei Dunkelheit ein.

Variante 3 sieht ein Zweifeldbauwerk vor mit Stützweiten wie im Bestand. Die B 75 wird dabei mit einem zweifeldrigen Bauwerk über das Gewässer, den Deich und den Geh- und Radweg überführt, für jede Fahrtrichtung ein Teilbauwerk. Damit die lichte Höhe von 2,5 m im Geh- und Radwegbereich erreicht werden kann, muss der Weg unter das bestehende Geländeneiveau abgesenkt werden. Dies ergibt sich aufgrund der deutlich größeren Bauhöhe des Überbaus im Vergleich zum Unterführungsbauwerk. Die Entwässerung dieses Bereiches erfolgt über Abläufe und eine Hebeanlage.

Als Vorteile ergeben sich in der Bewertung dieser Variante, dass keine Veränderungen am Deich erforderlich sind, es handelt sich um ein Bauwerk und es entsteht eine offenere Ansicht des Bauwerks. Zudem ist das subjektive Sicherheitsempfinden der Geh- und Radwegnutzer/innen höher als bei den Varianten 1 und 2.

Demgegenüber sind als Nachteile zu berücksichtigen, dass sich hier im Variantenvergleich die größte Brückenfläche, die höchsten Herstellungskosten und die höchsten Betriebskosten ergeben. Außerdem ist eine Stütze im Hochwasserabflussquerschnitt erforderlich und die sich ergebende Problematik der Wegeentwässerung ist zu lösen.

Als Bau- und anlagebedingte Wirkung ergibt bei Variante 3 eine offenere Ansicht des Bauwerks, die Deichlinie bleibt erhalten. Dennoch wirkt die Stütze im Deichvorland störend in der Wahrnehmung des Gewässerlaufes. Durch die Begrenzung von nur einer seitlichen Widerlagerwand ist das subjektive Sicherheitsempfinden innerhalb der Geh- und Radwegunterführung nicht so stark eingeschränkt, wenngleich es aufgrund der Absenkung des Geh- und Radweges auch hier zu einer Verschlechterung gegenüber dem Bestand kommt.

Die Vorzugsvariante

Die Variante 1 hat sich im Zuge der Machbarkeitsstudie als Vorzugslösung ergeben. Ausschlaggebend für die Wahl dieser Vorzugsvariante waren die niedrigsten Herstellungskosten im Variantenvergleich, die niedrigen Betriebskosten zusammen mit der Tatsache, dass keine Bauteile im Hochwasserabflussquerschnitt erforderlich werden und dass eine ungestörte Wahrnehmung des Gewässerverlaufs möglich ist.

Die Nachteile der Variante 1 können durch die folgenden Maßnahmen kompensiert werden: Das subjektive Sicherheitsempfinden innerhalb der Geh- und Radwegunterführung wird

durch einen hellen Anstrich der Wände und durch eine energie-effiziente LED Beleuchtung verbessert. Zusätzlich hat die Vorhabenträgerin die Geh- und Radwegunterführung von zunächst 4 – 5 m auf eine lichte Weite von jetzt 6,0 m aufgeweitet und wird auf Anregung der Polizei Bremen die betriebstechnische Beleuchtung im Tunneldurchlass so optimieren, dass eine Gesichtserkennung (Gestik und Mimik) (gemäß DIN EN 13201 – 1) gewährleistet ist.

Zur Problematik des subjektiven Sicherheitsempfindens innerhalb der Geh- und Radwegunterführung, Abwägung der gewählten Variante

Gegenstand der privaten Einwendungen aber auch der Stellungnahmen einiger TÖB, hier insbesondere aus dem Ortsamt/Beirat Huchting, der Polizei und des Fachbereiches Bau war die Frage eines sogenannten Angstraumes, der mit der ursprünglich vorlegten Planung verbunden wurde. Die durch die beidseitigen Mauern erzeugte und als beklemmend empfundene Wirkung der Tunnelanlage sei dadurch aufzulösen, dass der künftige Durchlass, analog der heutigen Situation, zur Flussseite hin offen zu gestalten sei. Es wurde mithin die Umsetzung der Variante 3 gefordert, allerdings unter Vernachlässigung der technischen Rahmenbedingungen. Denn der Brückenkörper wird den aktuellen Regelwerken entsprechend rund einen halben Meter ‚dicker‘, d.h. es ergibt sich eine größere Konstruktionshöhe des Überbaus als im Bestand. Zur Gewährleistung einer Durchfahrtshöhe von 2,50 m müsste daher der Geh- und Radweg abgesenkt werden. Damit würde bei Variante 3 zwar noch ein Spalt zwischen Brücke und Deich verbleiben, also keine geschlossene Wand, aber eine Sichtverbindung zur Varreler Bäke oder gar eine Querungsmöglichkeit dorthin würde es nicht geben. Von Seiten der Vorhabenträgerin durfte daher berücksichtigt werden, dass die erhoffte Wiederherstellung des gegenwärtigen Zustands mithin aus technischen Gründen gar nicht möglich ist. Eine gewisse Verschlechterung des subjektiven Sicherheitsempfindens beim Durchqueren der Geh- und Radwegunterführung ist bedauerlicherweise mit keiner der drei Varianten zu vermeiden.

Dem Wunsch nach Umsetzung der Variante 3 war die Vorhabenträgerin aus fachlichen Gründen (Konstruktion und Kosten) entgegengetreten. Inhaltlich sind die von der Vorhabenträgerin dargelegten Gründe nachvollziehbar. Sowohl hinsichtlich der Konstruktion als auch in Bezug auf die Unterhaltung des Brückenbauwerks weist die gewählte Vorzugsvariante 1 deutliche Vorteile auf. Es gibt keine Hinweise dafür, dass das planerische Ermessen nicht fehlerfrei ausgeübt worden ist. Auch unter Kostengesichtspunkten ist die Entscheidung der Vorhabenträgerin für die Variante 1 genehmigungsrechtlich nicht zu beanstanden. Gleichwohl hat die Vorhabenträgerin die vorgetragenen Bedenken ernst genommen. Im Bemühen, das Entstehen eines Angstraumes zu vermeiden, wurde die Geh- und Radwegunterführung daher von 4-5 m auf durchgehend 6 m aufgeweitet. Und auf Anregung der Polizei wurde die vorgese-

hene Tunnelbeleuchtung dahingehend optimiert, dass die aus Präventionsgründen empfohlene Gesichtserkennung (Gestik und Mimik) gewährleistet ist. Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass die gewählte Vorzugsvariante nicht zu beanstanden ist.

Varianten zur bauzeitlichen Verkehrsführung

Die im Rahmen der Machbarkeitsstudie durchgeführten verkehrstechnischen Untersuchungen haben gezeigt, dass eine 2-streifige Umfahrung ausreichend ist und somit die Grundlage der Bewertung darstellt. Es wurden drei Varianten für die Verkehrsführung während der Bauzeit untersucht.

Die Variante 1 beinhaltet eine nördliche Umfahrung über eine Behelfsbrücke. Nördlich des bestehenden Bauwerks würde in ca. 1 m Abstand eine Behelfsbrücke vorgesehen. Auf einem neuen bauzeitlich anzulegenden Damm würde die Behelfsbrücke an die B 75 angeschlossen werden.

Die Vorteile dieser Variante wären eine kurze Entwicklungslänge, weniger Damm als bei Variante 2, eine mögliche Baustelleneinrichtung auf der B 75, eine westliche Dammschüttung auf Ackerland sowie ausreichend Raum für Abbrucharbeiten. Als Nachteile sind zu berücksichtigen die zusätzliche Flächeninanspruchnahme und eine verlängerte Bauzeit durch die Umfahrungsherstellung.

Die Variante 2 beinhaltet eine südliche Umfahrung über eine Behelfsbrücke. Südlich des bestehenden Bauwerks würde in ca. 1 m Abstand eine Behelfsbrücke vorgesehen. Auf einem neuen bauzeitlich anzulegenden Damm würde die Behelfsbrücke an die B 75 angeschlossen werden.

Die Vorteile dieser Variante wären die mögliche Baustelleneinrichtung auf der B 75 sowie ausreichend Raum für Abbrucharbeiten. Als Nachteile sind zu berücksichtigen ein längerer Damm als bei Variante 1, eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme und eine verlängerte Bauzeit durch die Umfahrungsherstellung.

Die Variante 3 sieht eine Überführung der bestehenden Brücke über eine Behelfsbrücke vor. Auf der nördlichen Seite des bestehenden Bauwerks (Richtungsfahrbahn (RiFa) Delmenhorst) wird die bestehende Brücke mit ca. 0,3 m (verstärkter Bereich in der Mitte) Abstand zur Oberkante des Bauwerks von einer 40,5 m langen, tief gegründeten Behelfsbrücke überspannt. Die RiFa Bremen kann während der Erstellung der Umfahrung mit jeweils einer Richtungsfahrbahn genutzt werden, bis die Umfahrung genutzt wird. Anschließend wird die vorhandene Brücke längs in der Mitte getrennt und die RiFa Bremen abgebrochen.

Die Vorteile dieser Variante sind eine mögliche Baustelleneinrichtung auf der B 75 und die Vermeidung einer Inanspruchnahme privater Flächen.

Als Nachteile sind zu berücksichtigen der Abbruch in beengten Verhältnissen, die Erschwernisse im Baubetrieb (nur halbseitige Bauweise möglich), das Erfordernis zusätzlicher Stützwände als Baubehelfe sowie eine längere Bauzeit mit zweistreifiger Verkehrsführung.

Als Variante 4 wurde eine großräumige Umfahrung mit Vollsperrung der B 75 untersucht. Die B 75 würde zwischen der Straße „Heinrich-Plett-Allee“ und „Syker Straße“ voll gesperrt werden. Als Vorteile ergäben sich keine Einschränkungen im Baubetrieb, als Baustelleneinrichtungsfläche könnte die B 75 genutzt werden, die Kosten wären geringer und die Bauzeit kürzer. Allerdings würden sich starke Verkehrsverlagerungen auch in Straßen mit dichter Wohnbebauung ergeben. Außerdem entstünden Zeitverluste im Verkehrsfluss und mögliche Folgemaßnahmen auf den Umleitungsrouten.

Die Vorzugsvariante der bauzeitlichen Verkehrsführung

Die Variantenbewertung erfolgte über die Bewertungskriterien Verkehrsqualität, Umwelt und Kosten. In der Kategorie Verkehrsqualität hat sich für die Varianten 1 und 2 die beste Bewertung ergeben. Die Variante 3 ist in der Unterkategorie Verkehrsfluss bzw. Fahrzeitverlängerung ebenbürtig und wurde nur aufgrund der Dauer der Beeinträchtigung insgesamt schlechter bewertet. Im Zielfeld Umwelt wird die Variante 3 am besten bewertet. Die Kosten ergeben sich für die Variante 4 als am günstigsten, wobei hier ein großes Risiko hinsichtlich möglicher Folgemaßnahmen besteht. Aus Gründen der nicht vertretbaren Verkehrsbelastung auf den Ausweichstraßen wurde die Variante 4 verworfen.

Aufgrund des geringen Eingriffs in die Umwelt, der Vermeidung eines Eingriffs in privates Eigentum und der Erzielung einer noch akzeptablen Verkehrsqualität wurde der Variante 3 gegenüber den anderen Varianten der Vorzug gegeben. Diese Entscheidung ist nachvollziehbar und begründet.

Die gewählten Varianten sowohl der Bauwerksgestaltung als auch zur bauzeitlichen Verkehrsführung sind nicht zu beanstanden.

Zusammenfassend ist also festzustellen, dass es keine sich aufdrängenden Alternativen mit guter Zielerreichung zur gewählten Vorzugsvariante sowohl der Bauwerksgestaltung als auch der bauzeitlichen Verkehrsführung gibt.

Nach Überprüfung der Variantenuntersuchungen hat sich ergeben, dass die vorliegende Planung nach Abwägung aller Gesichtspunkte unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit die verkehrlich sowie wirtschaftlich günstigste und städtebaulich verträglichste Lösung darstellt. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Variantenuntersuchungen, der Darstellungen in den Planunterlagen mit den durchgeführten Änderungen und Ergänzungen sowie unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens mit

den Einwendungen und Anregungen wird festgestellt, dass die hier zur Planfeststellung beantragte Vorzugsvariante alle Kriterien der Funktionserfüllung, der Straßenbau- und Straßenverkehrstechnik unter Beachtung der Umweltverträglichkeit, der Wirtschaftlichkeit und der städtebaulichen Integrität erfüllt.

c) Grunderwerb, vorübergehende Inanspruchnahme

Das Vorhaben beansprucht Flächen bremischen Eigentums. Die Inanspruchnahme erfolgt im Wesentlichen nur vorübergehend, einige kleinere Teilflächen werden dauerhaft benötigt und sind daher von der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung, zu erwerben. Bremen hat sich sowohl mit dieser vorübergehenden Inanspruchnahme als auch mit der Veräußerung der benötigten Flächen einverstanden erklärt.

d) Planrechtfertigung

Eine wesentliche Grundvoraussetzung zum Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses ist das Vorliegen einer Planrechtfertigung, die nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde für die beantragte Baumaßnahme gegeben ist.

Die Planrechtfertigung erfordert die Prüfung, ob ein Vorhaben mit den Zielen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes übereinstimmt (fachplanerische Zielkonformität) und ob es für sich in Anspruch nehmen kann, in der konkreten Situation erforderlich zu sein. Das ist nicht erst bei Unabweislichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 9.11.2006 – 4 A 2001/06 – BVerwGE 127, 95 Rn. 34; Urt. v. 11.8.2016 – 7 A 1/15 – juris Rn. 58). Der Bedarf für den Ersatzneubau der Brücke über die Varreler Bäke im Zuge der B 75 (BW 443) ist zweifelsfrei gegeben.

Untersuchungen hinsichtlich Spannungsrissskorrosion und die Feststellung von Defiziten im Rahmen der Nachrechnung erfordern einen Ersatzneubau des Bauwerks, da eine Instandsetzung aus technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten für das Bauwerk nicht mit vertretbarem Aufwand umsetzbar ist. Aus der Gesamtbetrachtung der Maßnahme ergibt sich kein Anlass, die Sinnhaftigkeit und damit auch die Planrechtfertigung dieser im öffentlichen Interesse liegenden Maßnahme anzuzweifeln.

e) Finanzierung

Kostenträger für die Maßnahme Ersatzneubau des BW 443, Brücke über die Varreler Bäke im Zuge der B 75, ist die Bundesrepublik Deutschland. Die Maßnahme ist im Bundeshaushaltsplan berücksichtigt. Die Gesamtkosten werden mit ca. 4.458.000 Euro angegeben. Die Finanzierung der Maßnahme ist sichergestellt.

f) Immissionsschutz

Im Rahmen eines schalltechnischen Gutachtens (Unterlage 17.2 in Ordner 1) wurden an den schutzbedürftigen Nutzungen entlang eines rund 300 m langen Teilstücks der B 75 beidseits

der Brücke über die Varreler Bäke die verkehrsbedingten Geräuschemissionen nach dem Regelwerk der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) berechnet. Das Schallgutachten zeigt, dass die geplante Baumaßnahme keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV darstellt, da als Folge der Baumaßnahme keine Erhöhung der Beurteilungsspiegel zu erwarten ist. Die durch Verkehrslärm betroffenen Anwohner haben daher keinen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen oder Entschädigungen.

Bis zum Prognosejahr 2030 ergibt sich aufgrund verringerter Verkehrsmengen durch andere Straßenbauprojekte in Bremen und dem Bremer Umland eine Abnahme der Beurteilungsspiegel für die durch Verkehrslärm betroffenen Gebäude und Kleingärten.

Belastungen durch Baulärm während der Bauzeit

Im normalen Baustellenbetrieb sind keine Überschreitungen der Immissionsrichtwerte zu erwarten. Im Rahmen einer Baustellenlärmprognose (Unterlage 17.2.2 in Ordner 1) wurde aber festgestellt, dass je nach eingesetztem Abriss- und Bauverfahren teilweise deutliche Überschreitungen der Richtwerte der AVV (Allgemeine Verwaltungsvorschrift) Baulärm zu erwarten sind. Da Nacharbeit nicht zulässig ist, betreffen die möglichen Überschreitungen ausschließlich den Tageszeitraum (7-20 Uhr). Es ist von Seiten der Vorhabenträgerin vorgesehen und auch über die mit diesem Beschluss verfügbaren Nebenbestimmungen sichergestellt, dass lärmindernde Maßnahmen ergriffen werden. So sind lärmintensive Bauarbeiten auf 8 Stunden am Tag zu beschränken. Bei der Auswahl der eingesetzten Bau- und Abbruchtechnik wurden bereits lärmarme Techniken berücksichtigt: die Pfähle der Widerlager werden als Bohrpfähle statt Rammpfähle ausgeführt, Spundwände werden lärm- und vibrationsarm eingebaut. Mobile Lärmschutzwände sind als Abschirmmaßnahmen vorgesehen. Es wird zudem ein Baustellen-Monitoring und eine Anwohnerinformation geben, so dass insgesamt festzustellen ist, dass der Baustellenlärm so weit wie möglich vermindert wird und aufgrund der zeitlich begrenzten Auswirkungen als zumutbar zu bewerten ist.

Luftschadstoffbelastung

Das geplante Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren, siehe auch Unterlage 17.1 in Ordner 1 (Ermittlung der Luftschadstoffimmissionen) mit ergänzender Stellungnahme zum Prognosehorizont 2030. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelung des § 74 Abs. 2 BremVwVfG. Die Beurteilung erfolgte anhand der für den Straßenverkehr maßgeblichen Leitkomponenten Stickstoffdioxid und Feinstaub (PM10, PM2,5). Zur Beurteilung der Luftschadstoffbelastungen wurden die aktuellen Grenz- und Immissionswerte herangezogen (EU-Richtlinien, 39. BImSchV, TA Luft). Insgesamt ist festzustellen, dass für alle untersuchten Schadstoffkomponenten die geltenden Grenzwerte zum Schutz des Menschen an der schutzbedürftigen Bebauung eingehalten werden. Den Ergebnissen entsprechend ist der

Schutz der an das Straßenbauprojekt BW 443, Brücke über die Varreler Bäche, angrenzenden Nutzungen vor Luftschadstoffbelastungen sichergestellt.

g) Befreiung nach BNatSchG / Erlaubnis nach WHG

Zu I.1.1.1 Befreiung nach § 67 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)

Geschützte Gehölze

Im geplanten Trassenbereich des Bauwerkes BW 443, Brücke über die Varreler Bäche im Zuge der B 75, kommen geschützte Gehölze nach der bremischen Baumschutzverordnung vor. Durch die geplante Baumaßnahme sind auf Bremer Gebiet 9 Bäume betroffen, die durch die Baumschutzverordnung geschützt sind. Auf der bremischen Landesseite werden unter Berücksichtigung der Abstandskriterien der „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme“ (RPS) auf der Maßnahmenfläche 2.1 A mindestens 14 standortheimische Laubbäume mit STU 16-18, zuzüglich Heister und Sträucher gepflanzt.

Die Kompensation erfolgt gemäß Vorgabe der Naturschutzbehörde durch die Pflanzung von 8 Eichen sowie 3 Feldahorn und 2 Schwarz-Erlen auf der Maßnahmenfläche 2.1 A. Da die Pflanzung von 14 Bäumen vorgesehen ist, ergibt sich ein Baum als Überschuss. Es wird empfohlen, wenn es von den Standortverhältnissen möglich ist, hier auch einen großkronigen Baum zu pflanzen (möglich sind Eiche, Spitzahorn und Hainbuche). Darüber wird der Eingriff in den geschützten Baumbestand vollständig kompensiert.

Aus den vorgelegten Planfeststellungsunterlagen ist ersichtlich, dass die im Rahmen der beantragten Planfeststellung vorgesehenen Baumfällungen unvermeidbar sind. Die zuständige Naturschutzbehörde hat diese Notwendigkeit überprüft und festgestellt, dass die entsprechend erforderlichen Kompensationsmaßnahmen mit diesem Beschluss festgestellt werden und dass Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses eine Befreiung von den Verboten der Baumschutzverordnung erfordern (hierzu siehe auch die Ausführungen zu den Varianten sowie zur Erforderlichkeit und Planrechtfertigung des Ersatzneubaus des Bauwerkes BW 443, Brücke über die Varreler Bäche im Zuge der B 75, in diesem Beschluss).

Auf dieser Grundlage hat die zuständige Naturschutzbehörde die Befreiungslage erklärt, so dass daher mit diesem Planfeststellungsbeschluss Befreiung gemäß § 67 (1) Nr. 1 BNatSchG erteilt wird, weil Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses die Befreiung erfordern.

Zu I.1.1.2 Erlaubnis nach §§ 8, 9 WHG

Eine Einleitung der „technischen Wässer“, die bei den Bauarbeiten entstehen, in die Varreler Bäche bedarf auch nach Klärung einer gesonderten Erlaubnis nach §§ 8,9 Wasserhaushalts-

gesetz (WHG). Weil die Einleitung eine notwendige Folgemaßnahme der hier planfestgestellten Baumaßnahme ist, wird diese Erlaubnis in diesen Planfeststellungsbeschluss einkonzentriert.

Die Erlaubnis wird unter der Auflage (siehe unter I.2.5.2) erteilt, dass „Technische Wässer“, die bei den Bauarbeiten entstehen (auch mit Zement belastete Wässer), oder sonstiges verschmutztes Wasser nicht ungereinigt in die Varreler Bäche eingeleitet werden dürfen. Die Abwässer sind ordnungsgemäß zu entsorgen bzw. vor Einleitung zu klären.

B. Die Anordnung der sofortigen Vollziehung

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung ist entsprechend § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO im besonderen öffentlichen Interesse geboten. Aufgrund der Dringlichkeit der Maßnahme wird die sofortige Vollziehbarkeit dieses Beschlusses nach § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO für den Ersatzneubau des Bauwerkes BW 443, Brücke über die Varreler Bäche im Zuge der B 75, angeordnet. Die Anordnung folgt aus der Abwägung des besonderen öffentlichen Interesses an der sofortigen Vollziehung einerseits mit den entgegenstehenden Interessen der Betroffenen an der aufschiebenden Wirkung einer gegen den Planfeststellungsbeschluss etwa erhobenen Anfechtungsklage andererseits. Der Sofortvollzug und damit der Entfall der aufschiebenden Wirkung einer Anfechtungsklage ist im öffentlichen Interesse erforderlich.

Ein Fall des gesetzlich geregelten Sofortvollzugs nach § 17 e FStrG liegt nicht vor, da es sich bei dem Ersatzneubau BW 443 nicht um eine Maßnahme des vordringlichen Bedarfs nach dem Fernstraßenausbaugesetz handelt. Die sofortige Vollziehbarkeit ist jedoch aufgrund besonderen öffentlichen Interesses geboten.

Aufgrund § 80 Absatz 3 VwGO erfordert die Vollzugsanordnung nach § 80 Absatz 2 Nr. 4 VwGO eine besondere Begründung des Sofortvollzugsinteresses. Gemeinhin besteht die Begründung dieses Vollzugsinteresses nicht in dem identischen Interesse, das mit dem Verwaltungsakt (VA) selbst umgesetzt werden soll. Vielmehr bedarf das sofortige Vollzugsinteresse einer darüberhinausgehenden eigenen Begründung, die sich angesichts einer Eilbedürftigkeit auf den Schutz anderer Rechtsgüter bezieht, als jener, die mit dem VA selbst verbunden sind oder erreicht werden sollen. Diese erhöhten Anforderungen an die Begründung des sofortigen Vollzugsinteresses folgen aus dem Umstand, dass der sofort vollziehbare Verwaltungsakt bereits vor Abschluss eines eventuellen Hauptsacheverfahrens (Artikel 19 IV GG) umgesetzt und damit ggf. unumkehrbare Tatsachen geschaffen werden.

Solche Gründe einer erhöhten Eilbedürftigkeit ergeben sich vorliegend aus dem Umstand, dass bei der Herstellung des Bauwerks in den 1960er Jahren ein Stahl verarbeitet wurde, der ein nicht vorhersehbares Korrosionsverhalten aufzeigen kann, welches im schlimmsten Falle eine überprompte Rissbildung zeitigt. Die damit verbundenen Gefahren sind solche, die im Havariefall unmittelbar Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer/-innen gefährden können, die

sich bei einem solchen Bauwerksverhalten (Stahlabriss) im Gefahrenbereich aufhalten, weil der Stahl von jetzt auf gleich durchgehend reißen kann.

Einer solchen, zum jetzigen Zeitpunkt noch abstrakten Gefahr gilt es, mit den vernünftigerweise gebotenen Mitteln so zu begegnen, dass eine Gefahr ausgeschlossen oder eine solche jedenfalls auf ein absolutes Mindestmaß reduziert wird. Dieser Gefahr soll hier mittels eines Brückenneubaus begegnet werden, was sich im Zuge einer bestehenden und hochbelasteten Verkehrsanlage wie der Bundesstraße 75 bereits denklogisch als das einzig richtige Mittel der Wahl aufdrängt.

Nicht selten allerdings kann das sofortige Vollzugsinteresse des VA auch mit dem Interesse am Erlass des zu vollziehenden Verwaltungsaktes identisch sein. Die Praxis kennt eine Fülle von Fallgestaltungen, in denen es in der Sache am sofortigen Vollzug des Verwaltungsakts kein anderes Interesse als dasjenige gibt, das dem VA zu Grunde liegt und die Dringlichkeitsgründe sowohl den Verwaltungsakt als auch dessen Sofortvollzug tragen. Ein solches Interesse ergibt sich hier unstreitig aus dem öffentlichen Interesse, die wichtige Verkehrsschlagader, B 75, auf der Achse Oldenburg-Bremen möglichst ungestört aufrechtzuerhalten, um die Wirtschafts- und Pendelverkehre in der Region auch aus Gründen des Umweltschutzes möglichst ungestört und ohne unvertretbare Fernwirkungen (Verkehrsverlagerungen) abwickeln zu können, wobei die Verkehrssicherheit des Bauwerkes zu jeder Zeit gewährleistet sein muss.

Diese Brücke, BW 443, ist abgängig und muss dringend ersetzt werden. Die statische Berechnung gemäß Nachrechnungsrichtlinie ergab für das Bauwerk Defizite in den Stufen 1 und 2 (Brückenklasse 60 nach DIN 1072). Diese erstrecken sich über Längs- und Querrichtung des Überbaus sowohl im Grenzzustand der Tragfähigkeit (Längs- und Schubbewehrung, Durchstanzen) als auch im Grenzzustand der Gebrauchstauglichkeit (Dekompression). Die Untersuchung auf Spannungsrissskorrosion zeigt, dass an keinem der Untersuchungsbe- reiche ein ausreichendes Ankündigungsverhalten nachgewiesen werden konnte. Unter die- sen Gegebenheiten ist eine Restlebensdauer des Bauwerkes nicht zu prognostizieren. Schwere Schäden bis hin zum teilweise Versagen des Tragwerks können jederzeit auftreten, so dass die Gefahr einer jederzeitigen Havarie der Brücke nicht ausgeschlossen werden kann. Für den Betrieb würden Geschwindigkeits- und Gewichtsbeschränkungen bis hin zur Sperrung des Bauwerkes resultieren.

Um etwaige Schäden am Tragwerk rechtzeitig zu erkennen, werden zurzeit Bauwerksprüfun- gen gemäß DIN 1076 in verkürztem Zeitintervall durchgeführt. Diese Maßnahme dient einzig der Erhaltung der Verkehrssicherheit. Eine Risikominimierung bezüglich des Auftretens von Schäden am Tragwerk kann nur durch erhebliche Einschränkungen des Betriebes erfolgen. Der Ersatzneubau des BW 443 über die Varreler Bäke schafft bzgl. der festgestellten Defizite vollständig Abhilfe. Die Instandsetzung von Bauwerken mit dem vorliegenden Schadensbild ist unter technisch-wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht möglich. Aus den vorgenannten

Gründen der Gewährleistung der Verkehrssicherheit sowie zur Vermeidung weitreichender verkehrlicher Behinderungen ist die Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit dieses Beschlusses geboten.

Die Dringlichkeit der Baumaßnahme wird auch bestätigt durch die Bereitstellung der Haushaltsmittel des Bundes, da das Bundesverkehrsministerium hierdurch zum Ausdruck gebracht hat, dass die Maßnahme unverzüglich umgesetzt werden soll.

Entsprechend den Planunterlagen sowie den Ergebnissen des Anhörungsverfahrens zufolge stehen der sofortigen Umsetzung der beantragten Baumaßnahme weder öffentliche noch private Belange entgegen.

Eine kursorische Prüfung des vorliegenden Verfahrens hat ergeben, dass die Aussichten eines Rechtsbehelfes gegen das hier zu Grunde liegende Verfahren ohne Aussicht auf Erfolg (Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses) sein dürften, denn es sind keine Anhaltspunkte erkennbar, die eine Rechtswidrigkeit des hier begehrten Baurechts begründen würden. Die Planrechtfertigung steht angesichts des vorgetragenen Sachverhalts außer Frage. Vertretbare Planungsalternativen stehen nicht zur Verfügung.

Auch wurden alle umweltschutzrelevanten Belange im Rahmen der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung betrachtet, gewichtet und soweit erforderlich, einem sachgerechten Ergebnis zugeführt. Zwar sind in dem Anhörverfahren Belange zu Tage getreten, die ggf. Anlass zum Streit geben könnten. Diese Belange, insbesondere die Frage der Gestaltung der Brückenunterquerung vermitteln aber keinerlei subjektive öffentliche Rechte, die geeignet wären, den hier ggf. zu erlassenden Planfeststellungsbeschluss zu erschüttern.

Das besondere Vollzugsinteresse ist damit begründet.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass aufgrund des schlechten Zustands der Brücke allein aus Sicherheitsgründen ein besonderes öffentliches Interesse an der sofortigen Vollziehbarkeit dieses Beschlusses besteht, damit der Ersatzneubau unverzüglich beginnen kann. Die erforderlichen Haushaltsmittel stehen zur Verfügung, entgegenstehende schützenswerte Belange sind nicht erkennbar.

C. Das Verfahren

Die B 75 ist Teil des deutschen Bundesfernstraßennetzes. Träger der Baulast ist die Bundesrepublik Deutschland. Vorhabenträgerin für den Bremer Bereich ist als Beauftragte des Bundes das Land Bremen, für sie als Beauftragte die DEGES - Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und bau GmbH.

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Der Ersatzneubau des Bauwerkes BW 443, Brücke über die Varreler Bäke im Zuge der B 75, stellt eine Maßnahme im Sinne des § 17 FStrG dar.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt, und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 BremVwVfG). Dabei sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 75 Abs. 1 BremVwVfG). Sie beinhaltet i.V.m. § 75 Abs. 1 BremVwVfG die Erlaubnis nach Wasserhaushaltsgesetz (WHG) sowie die nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) erforderliche Befreiung und die Zulässigkeitsklärung der Naturschutzbehörde für das Bauwerk im Landschaftsschutzgebiet (jeweils nach Maßgabe der verfügbaren Nebenbestimmungen).

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet mit der Feststellung des Plans zugleich über die gegen den Plan erhobenen Einwendungen, über die keine Einigung erzielt worden ist und erlegt dem Aufgabenträger Vorkehrungen oder die Einrichtung von Anlagen und Einrichtungen auf, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Dritter erforderlich sind. Dieses erfolgt durch die Aufnahme von Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss (siehe unter I.2). Zugleich bewirkt der Planfeststellungsbeschluss eine Konzentrationswirkung bezüglich aller nach anderen Rechtsvorschriften erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse oder Zustimmungen, die durch den einheitlichen Planfeststellungsbeschluss ersetzt werden.

Insgesamt kommt die Planfeststellungsbehörde zu folgender Beurteilung. Das hier angewandte Fachplanungsrecht lässt keine formellen Rechtsfehler im Verfahren erkennen. Darüber hinaus bestehen auch in materieller Hinsicht keine Bedenken, das beantragte Vorhaben zu genehmigen. Insbesondere ist eine Planrechtfertigung gegeben, sind keine besseren Planungsalternativen erkennbar und werden die bau- und betriebsbedingten Emissionen rechtskonform berücksichtigt. Zudem werden die gesetzlichen Anforderungen für den Landschafts- und Naturschutz sowie für den besonderen Artenschutz eingehalten. Die vorgelegten Untersuchungen und Prognosen entsprechen dabei sowohl vom Umfang als auch vom Inhalt dem Stand der Technik sowie den aktuellen Erfordernissen, die Ergebnisse sind plausibel und nachvollziehbar.

Die zuständige Naturschutzbehörde hat gemäß § 8 (1) BremNatG ihr Einvernehmen zu den für die Durchführung des Vorhabens nach § 15 (2) BNatSchG erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen erklärt.

C.1 Anhörung und Erörterung

Bei dem Bauvorhaben „Ersatzneubau des Bauwerkes BW 443, Brücke über die Varreler Bäke im Zuge der B 75“ handelt es sich um den Bau einer Bundesfernstraße, die einer Planfeststellung gemäß § 17 FStrG bedarf. Die Varreler Bäke bildet an dieser Stelle die Grenze zwischen der Freien Hansestadt Bremen und Niedersachsen. Somit bestand für die Vorhabenträgerin die Notwendigkeit, das Baurecht in beiden Bundesländern zu beantragen, um die Planfeststellung für das Gesamtbauwerk erlangen zu können. Die Antragsunterlagen wurden zeitgleich in Niedersachsen (dort in den Gemeinden Delmenhorst und Stuhr) und in der Stadtgemeinde Bremen zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt. Die Offenlage der Maßnahme erfolgte zudem über das UVP-Portal der Länder.

C.1.1 Anhörung der Öffentlichkeit, Auslegung

Der Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den Ersatzneubau des Bauwerkes BW 443, Brücke über die Varreler Bäke im Zuge der B 75, zur Durchführung des Anhörungsverfahrens ist am 26. März 2019 bei der zuständigen Anhörungsbehörde in Bremen eingegangen. Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 13. Mai 2019 bis zum 12. Juni 2019 einschließlich im Ortsamt Huchting sowie beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (heute: Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, SKUMS) während der Dienststunden zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegen. Die Antragsunterlagen wurden außerdem im Internet auf den Seiten des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr (heute: SKUMS) sowie des UVP-Verbundes veröffentlicht. Zeit und Ort der Auslegung sind ortsüblich bekannt gegeben worden. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen das Vorhaben spätestens 1 Monat nach Beendigung der Auslegung bei den in der Bekanntmachung näher bezeichneten Stellen zu erheben sind. Einwendungen gegen den ausgelegten Plan konnten bis zum 12. Juli 2019 erhoben werden.

C.1.2 Anhörung der Träger öffentlicher Belange und Behörden

Parallel zur Anhörung der Öffentlichkeit wurden die vom Plan berührten Behörden und anderen Träger öffentlicher Belange über die Planung informiert und um Stellungnahme gebeten. Im Anhörungsverfahren wurden 56 Träger öffentlicher Belange (TöB) beteiligt:

- 1) Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Abteilungen 1, 2, 3, 5, 6, 7
- 2) TenneT TSO GmbH
- 3) Polizei Bremen, ZTD 14, Kampfmittelräumdienst
- 4) Ströer Deutsche Städte Medien GmbH
- 5) EWE Netz GmbH
- 6) Deutsche Telekom Technik GmbH
- 7) Landesarchäologie Bremen
- 8) Hauptzollamt Bremen

- 9) Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
- 10) Wirtschaftsförderung Bremen GmbH
- 11) Feuerwehr Bremen
- 12) Handelskammer Bremen
- 13) Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen GmbH (VBN)
- 14) Umweltbetrieb Bremen
- 15) Avacon AG
- 16) Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- 17) Nieders. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Fernmeldemeisterei Oyten
- 18) Bremischer Deichverband am linken Weserufer
- 19) Senatorin für Finanzen
- 20) Gesundheitsamt Bremen
- 21) Amt für Straßen und Verkehr (ASV)
- 22) Bremer Straßenbahn AG
- 23) Der Landesbehindertenbeauftragte
- 24) Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- 25) Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- 26) Polizei Bremen
- 27) GEOInformation
- 28) Geologischer Dienst für Bremen MARUM
- 29) Gewerbeaufsicht des Landes Bremen
- 30) HanseWasser Bremen GmbH
- 31) swb Netze GmbH&Co.KG
- 32) swb Beleuchtung GmbH
- 33) Wesernetz Bremen GmbH
- 34) Landesamt für Denkmalpflege
- 35) Tele-Columbus Nord GmbH
- 36) PLEdoc GmbH
- 37) Senator für Inneres
- 38) Immobilien Bremen
- 39) Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Oldenburg
- 40) Ortsamt Huchting
- 41) Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
- 42) Senatskanzlei
- 43) Landwirtschaftskammer
- 44) Handwerkskammer
- 45) ZVBN Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen

- 46) Arbeitnehmerkammer
- 47) Bremenports GmbH & Co.KG
- 48) Brepark
- 49) LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht
- 50) LWLcom
- 51) Ochtumverband
- 52) Senatorin für Kinder und Bildung
- 53) Senatorin für Soziales, Frauen, Jugend, Integration und Sport
- 54) Senatorin für Wissenschaft, Gesundheit und Verbraucherschutz
- 55) Deutsche Flugsicherung
- 56) Fachvereinigung Personenverkehr

31 Träger öffentlicher Belange (TöB) haben Belange vorgetragen.

Die Vorhabenträgerin hat überwiegend die Berücksichtigung der in den Stellungnahmen der TöB vorgetragenen Anregungen, Bedenken und Forderungen zugesagt. Die Forderungen wurden daher soweit erforderlich als Blau eintragung in den Planfeststellungsunterlagen umgesetzt (Forderungen der Naturschutzbehörde sowie des Gesundheitsamtes) oder in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen. Es erfolgte eine Einigung zwischen TöB und Vorhabenträgerin. Lediglich hinsichtlich der Gestaltung der Geh- und Radwegunterquerung waren die Forderungen nach einer anderen Variantenwahl zurückzuweisen.

C.1.3 Einwendungen Privater

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung wurden drei Einwendungen von Privatpersonen gegen die Planung erhoben, über die in diesem Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden ist.

In der nachstehenden Abwägung der erhobenen Einwendungen (siehe unter D.2) werden diese privaten Einwendungen zusammen und ohne einzelne Benennung abgewogen, weil alle drei den gleichen Inhalt haben, nur mit unterschiedlichen Formulierungen.

C.1.4 Abschluss der Anhörung und Erörterung

Die im Rahmen der Anhörung eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen wurden der Vorhabenträgerin mit der Bitte um Bewertung und Stellungnahme zugeleitet. Eine Gegenäußerung der Vorhabenträgerin wurde den Privaten sowie den TöB zusammen mit der Einladung zum Erörterungstermin zugeleitet. Zudem ist der Erörterungstermin vorher ortsüblich bekannt gemacht worden.

Die Erörterung mit den TöB erfolgte am 3. September 2019, Private waren nicht erschienen. Formal wurden gleichzeitig zwei Erörterungstermine durchgeführt, da der Termin gemeinsam mit der niedersächsischen Anhörungsbehörde (Stadt Delmenhorst) durchgeführt wurde. Aller-

dings gaben alle Anwesenden auf Befragen der Verhandlungsleitung an, zu dem Bremer Verfahren erschienen zu sein. Über den Termin wurde eine Erörterungsniederschrift gefertigt, die – neben den Angaben zum Ort, Tag und Verlauf der Verhandlung, den Namen des Verhandlungsleiters, der Beteiligten und ihren Vertretern sowie dem Verfahrensgegenstand – den wesentlichen Inhalt der Aussagen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer sowie die Verhandlungsergebnisse enthält.

D. Abwägung der erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen

Vor der Abwägung ist hervorzuheben, dass in diesem Planfeststellungsverfahren gemäß § 75 Bremisches Verwaltungsverfahrensgesetz alle öffentlich - rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen für dieses Einzelverfahren rechtsgestaltend geregelt werden.

D.1 Abwägung der Stellungnahmen der TöB und Behörden

Die von den unter Ziffer C 1.2 aufgeführten Trägern öffentlicher Belange abgegebenen Forderungen und Hinweise werden gemäß der von der Antragstellerin hierzu abgegebenen Stellungnahme in der Umsetzung der Planung berücksichtigt. Zur Sicherstellung der in der Stellungnahme abgegebenen Zusagen wurde ggf. eine entsprechende Auflage in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Davon abgesehen haben die in den Erwiderungen und im Erörterungstermin abgegebenen Zusagen ohnehin verbindlichen Charakter, die Vorhabenträgerin hat für die Erfüllung der Zusagen Sorge zu tragen.

Überwiegend haben diese Stellungnahmen daher durch entsprechende, verbindliche Zusagen der Vorhabenträgerin bereits ihre Erledigung erfahren. Insbesondere die von den Leistungsträgern geforderte umfassende und frühzeitige Beteiligung bei der Ausführungsplanung hat die Vorhabenträgerin in ihren schriftlichen Erwiderungen verbindlich zugesagt. Nicht in allen Fällen aber konnte den Forderungen entsprochen bzw. die Bedenken und Einwände ausgeräumt werden. Sie werden demzufolge aus den nachstehend ausgeführten Gründen zurückgewiesen.

D.1.1 Gesundheitsamt Bremen

Von Seiten des Gesundheitsamtes wurde um Prüfung gebeten, ob die Möglichkeit einer Lärmsanierung im Bereich des Ersatzneubaus bestehe. Die Vorhabenträgerin hat in Abstimmung mit der zuständigen senatorischen Behörde in Bremen (SKUMS) die Möglichkeit einer Lärmsanierung im Bereich des Ersatzneubaus geprüft. Im Ergebnis besteht keine Möglichkeit einer Lärmsanierung, da lediglich an einem Immissionsort der Auslösewert um 1 dB(A) überschritten wird.

Die im Rahmen der Abstimmungen zur Baulärmprognose aufgeführten Hinweise u.a. zur Gebietsnutzung und zur AVV Baulärm wurden durch die Vorhabenträgerin als Blaueintragungen in die Unterlagen eingearbeitet. Die Baulärmprognose wurde entsprechend der Ergebnisse dieses Abstimmungsgesprächs aktualisiert (Blaueintragungen).

Nachdem die Anmerkungen des Gesundheitsamtes durch die vorgenannte Prüfung und die Aktualisierung der Baulärmprognose ihre Erledigung gefunden haben bzw. als Auflagen in die Nebenbestimmungen dieses Beschlusses aufgenommen worden sind, hat sich die Einwendung mithin erledigt.

D.1.2 Bremischer Deichverband am linken Weserufer

Von Seiten des Bremischen Deichverbandes am linken Weserufer wird die Versickerungsmulde 3 aus mehreren Gründen kritisch gesehen. Die geplante Versickerungsmulde Nr. 3 könne ein Störfaktor im eingedeichten Flussschlauch sein. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob die Einleitung in die Versickerungsmulde in Fließrichtung erfolgen kann. Es wurde um eine erneute Prüfung von alternativen Ableitungsmöglichkeiten gebeten. Sofern andere technische Lösungen nicht möglich wären, wurde gleichwohl das Einvernehmen zugesagt, wenn folgende Bedingungen erfüllt werden:

- Sollte bei zukünftigen Deich- und Gewässerausbauvorhaben eine Verlegung, Veränderung, o.ä. an der Entwässerungsanlage notwendig sein, so ist diesen durch den Antragsteller und auf dessen Kosten zu folgen.
- Schäden an der Entwässerungsanlage durch die maschinelle Deich- und Gewässerunterhaltung gehen zu Lasten des Antragstellers.
- Zur Entflechtung der Zuständigkeiten zur turnusmäßigen Grünpflege der Versickerungsmulde und angrenzenden Böschungflächen müsse eine Vereinbarung zur Ablöse getroffen werden. Die Instand- und Erhaltungspflicht der Anlage im Gewässer verbleibe jedoch bei der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung).

Von Seiten der Vorhabenträgerin wurden im Nachgang zum Erörterungstermin technische Alternativen zur Ableitung des Oberflächenwassers am Bauwerk 443 geprüft und im Rahmen einer Abwägungsunterlage gegenüber der Ursprungslösung bewertet. Weil im Rahmen der Abwägung keine wesentlichen Verbesserungen gegenüber der Ursprungslösung erkennbar wurden, wird die Ursprungslösung beibehalten. Die Versickerungsmulde ist nach Abwägung aller Alternativen die technisch-wirtschaftlichste Lösungsmöglichkeit und entspricht den Zielen der dezentralen flächenhaften Versickerung nach den RAS-Ew.

Zu den Forderungen des Deichverbandes gibt die Vorhabenträgerin folgende verbindliche Zusagen: Alle erforderlichen Veränderungen der Entwässerungsanlage infolge zukünfti-

ger Deich- und Gewässerausbauvorhaben und auch die Instandhaltung der Anlage erfolgen durch die Bundesrepublik Deutschland. Eine Vereinbarung einer Regelung zur Ablöse der turnusmäßigen Grünpflege wird zugesagt.

Da seitens des Deichverbandes hinsichtlich des getroffenen Ergebnisses der Abwägungsunterlage grundsätzlich Einvernehmen signalisiert wurde und die Forderungen des Deichverbandes durch die vorgenannten Zusagen ihre Erledigung gefunden haben bzw. als Auflagen in die Nebenbestimmungen dieses Beschlusses aufgenommen worden sind, hat sich die Einwendung mithin erledigt.

D.1.3 Ortsamt / Beirat Huchting

- Der Beirat Huchting lehnt die geplante Geh- und Radwegunterführung ab, es wird ein Brückenbauwerk ohne Tunnel gefordert.

In den Jahren 2015/16 waren im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zum Ersatzneubau des Bauwerks 443 mögliche Varianten untersucht worden. Die gewählte Bauwerksvariante 1 wurde unter vielen Bewertungskriterien abgewogen und bewertet und als Vorzugsvariante bestimmt. Ziel war es, unter Berücksichtigung der Kriterien Konstruktion, Gebrauchswert, Herstellungskosten, Folgekosten und Bauzeit eine optimale Lösungsmöglichkeit aufzuzeigen. Mit dem Zielfeld Gebrauchswert sind auch die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten hinsichtlich der Kriterien „Einbindung in die Landschaft“, „Mensch“ (subjektives Sicherheitsempfinden) sowie „Biotypen/ Fauna“ bewertet worden. Für die Bewertung des Zielfelds „Gebrauchswert“ mit den genannten Einzelkriterien ergibt sich für Variante 3 die beste Bewertung.

Unter Berücksichtigung sämtlicher vorgenannter Zielfelder ergibt sich mittels einer Wertungsmatrix über gewichtete Addition Variante 1 als Vorzugslösung. Die Wichtung der einzelnen Kriterien wurde mit den beteiligten Fachplanern und der Freien Hansestadt Bremen einvernehmlich festgelegt. Bei der Vorzugsvariante tritt anstelle des Deiches eine Widerlagerwand und schränkt den lichten Raum weiter ein. Dieses wird mit einer Beleuchtungsanlage kompensiert. Der gesamte Unterführungsbereich ist jedoch einsehbar.

Um das subjektive Sicherheitsempfinden weiter zu verbessern, wird die lichte Weite der Unterführung in Anlehnung an die RASt 06 (Tabelle 34) auf konstant 6,0 m vergrößert. Die Geh- und Radwegverbindung (von geringer Länge) bleibt wie im Bestand bestehen und eine uneingeschränkte Passierbarkeit gewährleistet.

Die in der Einwendung vorgeschlagenen Varianten hätten in mindestens einem Kriterium derart gravierende Nachteile mit sich gebracht, dass diese nicht weiter untersucht wurden.

a) Ein Brückenbauwerk über die gesamte Breite der Varreler Bäke einschließlich Fuß- und Radwegunterführung hätte aufgrund der großen Spannweite eine wesentlich größere Konstruktionshöhe des Überbaus erfordert. Dies hätte neben der Absenkung des Weges zusätzlich eine Anhebung der B 75 bzw. Dammverbreiterung über einen längeren Streckenabschnitt zur Folge gehabt. Nicht vertretbare Auswirkungen auf die Herstellungskosten, den Flächenverbrauch und die Umweltbelange sind Gründe, warum diese Lösungsmöglichkeit nicht weiter untersucht wurde.

b) Ein Brückenbauwerk mit zwei Feldern und Stützenreihe im Deich führt zu sehr unterschiedlichen Einzelstützweiten der jeweiligen Brückenfelder. Damit verbunden wären gravierende konstruktive Nachteile wie „abhebende Lagerkräfte“ am Widerlager des kurzen Brückenfeldes. Die technischen Lösungsmöglichkeiten dafür sind begrenzt und kostenintensiv und in Bezug auf Dauerhaftigkeit und Folgekosten nachteilig. Daher wurde diese Lösungsmöglichkeit nicht weiter untersucht.

Die vorgeschlagenen Lösungen kommen aus den dargestellten Gründen nicht ernsthaft in Betracht. Die gewählte Variante der Bauwerksgestaltung ist nicht zu beanstanden. Nach Überprüfung der Variantenuntersuchungen hat sich ergeben, dass es keine sich aufdrängenden Alternativen mit guter Zielerreichung zur gewählten Vorzugsvariante der Bauwerksgestaltung gibt. Die Einwendung war daher insoweit zurückzuweisen.

- Die Prognose des sinkenden Verkehrsaufkommens bis 2030 wird bezweifelt.

Für die Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen, die mit den bauzeitlichen Einschränkungen für den Ersatzneubau des Bauwerkes BW 443 im Zuge der B 75 über die Varreler Bäke verbunden sind, wurden entsprechende Ermittlungen der während der Bauzeit zu erwartenden Verkehrsbelastungen im Straßennetz durchgeführt. Diese spezielle Verkehrsuntersuchung erfolgte im Zeitraum September 2015 bis Februar 2016. Die Arbeiten für die Untersuchung der bauzeitlichen Einschränkungen griffen auf die Datenbasis des Bremer Verkehrsmodells, das für die Untersuchung „Aktualisierung der Verkehrsprognose für die B 6n und die B 212n“ und die Arbeiten zum „Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025“ erstellt wurde, zurück.

Das Bremer Verkehrsmodell umfasste im Jahre 2016 einen auf die Verkehrssituation des Jahres 2010 kalibrierten Analyse-Null-Fall 2010 und bildete für den Prognose-Horizont 2025 den sogenannten Prognose-Null-Fall 2025 ab. Der Prognose-Null-Fall 2025 enthält die bis zum Jahr 2025 geplanten bzw. aus damaliger Sicht absehbar relevanten Veränderungen im Verkehr (aus den Bereichen Siedlungsentwicklung, Infrastruktur und Verhaltensveränderungen). Zusätzlich zum Analyse-Null-Fall 2010 wurde auch die Kfz-Belas-

tungssituation des Jahres 2012 mit Hilfe des sogenannten Status-Quo-Falls 2012 abgebildet. Neben dem Prognose-Null-Fall 2025 wurde für das Bremer Verkehrsmodell auch noch ein Prognose-Null-Fall mit Belastungsausblick auf das Jahr 2030 erstellt.

Die Verkehrsuntersuchungen wurden von dem anerkannten Büro ‚Ingenieurgruppe IVV GmbH&Co.KG‘, Aachen, durchgeführt. Die vorgelegte Untersuchung und Prognose entspricht dabei sowohl vom Umfang als auch vom Inhalt dem Stand der Technik sowie den aktuellen Erfordernissen, die Ergebnisse sind plausibel und nachvollziehbar. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird kein Anlass gesehen, an den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung von IVV zu zweifeln. Die Einwendung war daher insoweit zurückzuweisen.

- Es wird Schallschutz für die betroffenen Wohngebiete gefordert

Das Schallgutachten (vgl. Unterlage 17.2) zeigt, dass die geplante Baumaßnahme keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV darstellt, da als Folge der Baumaßnahme keine Erhöhung der Beurteilungspegel zu erwarten ist. Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen löst das geplante Vorhaben daher nicht aus.

Darüber hinaus ist auf Bitten des Gesundheitsamtes geprüft worden, ob die Möglichkeit einer Lärmsanierung im Bereich des Ersatzneubaus bestehe. Im Ergebnis besteht keine Möglichkeit einer Lärmsanierung, da lediglich an einem Immissionsort der Auslösewert um 1 dB(A) überschritten wird. Die Einwendung war daher insoweit zurückzuweisen.

Die Einwendungen des Ortsamtes / Beirates Huchting werden im Übrigen zurückgewiesen, soweit den Forderungen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin entsprochen werden konnte.

D.1.4 Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, Referate 30 – Grünordnung und 31 – Naturschutz und Landschaftspflege

Von Seiten der Referate 30 und 31, Grünordnung sowie Naturschutz und Landschaftspflege, bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau wird die Variantenauswahl und –begründung bemängelt.

In den Jahren 2015/16 waren im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zum Ersatzneubau des Bauwerks 443 mögliche Varianten untersucht worden. Die gewählte Bauwerksvariante 1 wurde unter vielen Bewertungskriterien abgewogen und bewertet und als Vorzugsvariante bestimmt. Ziel war es unter Berücksichtigung der Kriterien Konstruktion, Gebrauchswert, Herstellungskosten, Folgekosten und Bauzeit eine optimale Lösungsmöglichkeit aufzuzeigen. Mit dem Zielfeld Gebrauchswert sind auch die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten hinsichtlich der Kriterien „Einbindung in die Landschaft“, „Mensch“ (subjektives Sicherheitsempfinden) sowie „Biotypen/ Fauna“ bewertet worden. Für die Bewertung des Zielfelds „Gebrauchswert“ mit den genannten Einzelkriterien ergibt sich für Variante 3

durch die offene Ansicht des Bauwerks und dem freien Raum als Fuß- und Radwegunterführung die beste Bewertung.

Unter Berücksichtigung sämtlicher vorgenannter Zielfelder ergibt sich mittels einer Wertungsmatrix über gewichtete Addition Variante 1 als Vorzugslösung. Die Wichtung der einzelnen Kriterien wurde mit den beteiligten Fachplanern und der Hansestadt Bremen einvernehmlich festgelegt. Bei der Vorzugsvariante tritt anstelle des Deiches eine Widerlagerwand und schränkt den lichten Raum weiter ein. Dieses wird mit einer Beleuchtungsanlage kompensiert. Der gesamte Unterführungsbereich ist jedoch einsehbar.

Um das subjektive Sicherheitsempfinden weiter zu verbessern, wird die lichte Weite der Unterführung in Anlehnung an die RAS 06 (Tabelle 34) auf konstant 6,0 m vergrößert. Die Geh- und Radwegverbindung (von geringer Länge) bleibt wie im Bestand bestehen und eine uneingeschränkte Passierbarkeit gewährleistet.

Die gewählte Variante der Bauwerksgestaltung ist nicht zu beanstanden. Nach Überprüfung der Variantenuntersuchungen hat sich ergeben, dass es keine sich aufdrängenden Alternativen mit guter Zielerreichung zur gewählten Vorzugsvariante der Bauwerksgestaltung gibt. Die Einwendung war daher insoweit zurückzuweisen.

Die Inhalte zum Landschaftsprogramm im Hinblick auf die Darstellung des Weges auf dem Deich als wichtige Grünverbindung und entsprechend bedeutsame Fuß- und Radwegverbindung werden im LBP richtig gestellt.

Der Verlust der Gehölzbestände wurde nachträglich als erhebliche Beeinträchtigung für das Landschaftsbild bewertet. Die Ausgleichsmaßnahme 2.1 A dient auch zum Ausgleich der Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild.

Die Einwendungen der Referate 30 und 31 SKUMS werden im Übrigen zurückgewiesen, soweit den Forderungen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin entsprochen werden konnte.

D.1.5 Senator für Inneres und Polizei Bremen (inhaltsgleich)

Seitens des Senators für Inneres sowie von Seiten des Präsidialstabes der Polizei Bremen wird empfohlen, die Variante erneut zu prüfen bzw. die Geh- und Radwegunterführung mit ausreichend Raum und Licht auszustatten, um die Entstehung eines Angstraumes zu vermeiden. Die verkehrswidrige Nutzung mit Kraftfahrzeugen sollte möglichst unterbunden werden, wobei gleichzeitig die Befahrbarkeit für den Deichverband sicherzustellen ist.

In den Jahren 2015/16 waren im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zum Ersatzneubau des Bauwerks 443 mögliche Varianten untersucht worden. Die gewählte Bauwerksvariante 1 wurde unter vielen Bewertungskriterien abgewogen und bewertet und als Vorzugsvariante bestimmt. Ziel war es, unter Berücksichtigung der Kriterien Konstruktion, Ge-

brauchswert, Herstellungskosten, Folgekosten und Bauzeit eine optimale Lösungsmöglichkeit aufzuzeigen. Mit dem Zielfeld Gebrauchswert sind auch die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten hinsichtlich der Kriterien „Einbindung in die Landschaft“, „Mensch“ (subjektives Sicherheitsempfinden) sowie „Biotypen/ Fauna“ bewertet worden. Für die Bewertung des Zielfelds „Gebrauchswert“ mit den genannten Einzelkriterien ergibt sich für Variante 3 die beste Bewertung.

Unter Berücksichtigung sämtlicher vorgenannter Zielfelder ergibt sich mittels einer Wertungsmatrix über gewichtete Addition Variante 1 als Vorzugslösung. Die Wichtung der einzelnen Kriterien wurde mit den beteiligten Fachplanern und der Freien Hansestadt Bremen einvernehmlich festgelegt. Bei der Vorzugsvariante tritt anstelle des Deiches eine Widerlagerwand und schränkt den lichten Raum weiter ein. Dieses wird mit einer Beleuchtungsanlage kompensiert. Der gesamte Unterführungsbereich ist jedoch einsehbar.

Um das subjektive Sicherheitsempfinden weiter zu verbessern, wird die lichte Weite der Unterführung in Anlehnung an die RAS 06 (Tabelle 34) auf konstant 6,0 m vergrößert. Die Geh- und Radwegverbindung (von geringer Länge) bleibt wie im Bestand bestehen und eine uneingeschränkte Passierbarkeit gewährleistet.

Die gewählte Variante der Bauwerksgestaltung ist nicht zu beanstanden. Nach Überprüfung der Variantenuntersuchungen hat sich ergeben, dass es keine sich aufdrängenden Alternativen mit guter Zielerreichung zur gewählten Vorzugsvariante der Bauwerksgestaltung gibt. Die Einwendung war daher insoweit zurückzuweisen.

Eine Beleuchtung außerhalb des Unterführungsbereichs ist aus umweltfachlichen Gründen nicht zulässig.

Zwecks Unterbindung der Nutzung der Geh- und Radwegunterführung durch unberechtigte Kraftfahrzeuge wird seitens der Vorhabenträgerin zugesichert, eine entsprechende Beschilderung und eine flexible Durchfahrtssperre vorzusehen. Die Ausgestaltung wird im Zuge der Ausführungsplanung mit dem Deichverband sowie der Stadtgemeinde Bremen (dem ASV) abgestimmt.

Mit den Deichverbänden ist eine lichte Weite von 4,0 m und eine lichte Höhe von 2,5 m (bisher 2,4 m) einvernehmlich abgestimmt worden, so dass eine ungehinderte Nutzung für die Fahrzeuge des Deichverbandes sichergestellt ist.

Ein Wasserstau im Bereich der Unterführung ist aufgrund der geplanten Höhenlage des Weges unwahrscheinlich.

Die Einwendungen von Seiten des Senators für Inneres sowie der Polizei Bremen werden im Übrigen zurückgewiesen, soweit den Forderungen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin entsprochen werden konnte.

D.1.6 Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, Referat 64 – Stadtplanung Süd

Von Seiten der Stadtplanung Süd bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau wird die Variantenauswahl bemängelt, im Sinne einer präventiven urbanen Sicherheitsstrategie wird eine Konstruktion ähnlich dem Bestand eingefordert.

In den Jahren 2015/16 waren im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zum Ersatzneubau des Bauwerks 443 mögliche Varianten untersucht worden. Die gewählte Bauwerksvariante 1 wurde unter vielen Bewertungskriterien abgewogen und bewertet und als Vorzugsvariante bestimmt. Ziel war es, unter Berücksichtigung der Kriterien Konstruktion, Gebrauchswert, Herstellungskosten, Folgekosten und Bauzeit eine optimale Lösungsmöglichkeit aufzuzeigen. Mit dem Zielfeld Gebrauchswert sind auch die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten hinsichtlich der Kriterien „Einbindung in die Landschaft“, „Mensch“ (subjektives Sicherheitsempfinden) sowie „Biotypen/ Fauna“ bewertet worden. Für die Bewertung des Zielfelds „Gebrauchswert“ mit den genannten Einzelkriterien ergibt sich für Variante 3 die beste Bewertung.

Unter Berücksichtigung sämtlicher vorgenannter Zielfelder ergibt sich mittels einer Wertungsmatrix über gewichtete Addition Variante 1 als Vorzugslösung. Die Wichtung der einzelnen Kriterien wurde mit den beteiligten Fachplanern und der Freien Hansestadt Bremen einvernehmlich festgelegt. Bei der Vorzugsvariante tritt anstelle des Deiches eine Widerlagerwand und schränkt den lichten Raum weiter ein. Dieses wird mit einer Beleuchtungsanlage kompensiert. Der gesamte Unterführungsbereich ist jedoch einsehbar.

Um das subjektive Sicherheitsempfinden weiter zu verbessern, wird die lichte Weite der Unterführung in Anlehnung an die RAS 06 (Tabelle 34) auf konstant 6,0 m vergrößert. Die Geh- und Radwegverbindung (von geringer Länge) bleibt wie im Bestand bestehen und eine uneingeschränkte Passierbarkeit gewährleistet.

Die Ausgestaltung wird in Abstimmung mit der Fachgruppe der Polizei erfolgen.

Die gewählte Variante der Bauwerksgestaltung ist nicht zu beanstanden. Nach Überprüfung der Variantenuntersuchungen hat sich ergeben, dass es keine sich aufdrängenden Alternativen mit guter Zielerreichung zur gewählten Vorzugsvariante der Bauwerksgestaltung gibt. Die Einwendung war daher insoweit zurückzuweisen.

Die Einwendungen von Seiten der Stadtplanung, Referat 64 SKUMS, werden im Übrigen zurückgewiesen, soweit den Forderungen nicht durch Zusagen der Vorhabenträgerin entsprochen werden konnte.

D.1.7 IHK Handelskammer Bremen

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf der B 75 wird zur Verbesserung des Verkehrsflusses während der Bauzeit eine Wechselverkehrsführung für diesen Zeitraum gefordert.

Für die Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen, die mit den bauzeitlichen Einschränkungen für den Ersatzneubau des Bauwerkes BW 443 im Zuge der B 75 über die Varreler Bäche verbunden sind, wurden entsprechende Ermittlungen der während der Bauzeit zu erwartenden Verkehrsbelastungen im Straßennetz durchgeführt (siehe Unterlage 22 in Ordner 2 „Verkehrsuntersuchung Ersatzneubau BW 443 im Zuge der B 75 über die Varreler Bäche“). In Unterlage 22 wurden die Varianten A bis E hinsichtlich verkehrlicher Aspekte bewertet. Der Planfall B (Vollsperrung) führt zu unverhältnismäßig starken negativen verkehrlichen Effekten, weshalb er, auch wenn er im Hinblick auf die Baudurchführung voraussichtlich der günstigsten Netzkonstellation entspricht, nicht weiter verfolgt wird. Die Einbeziehung des Aspektes der Möglichkeit der Baudurchführung auch für die anderen Planfälle bzw. Varianten führt zur Abstufung der Variante C, da die Baudurchführung bei der Aufrechterhaltung der 4-streifigen Verkehrsführung deutlich erschwert ist. Demgegenüber wird die Baudurchführung beim Planfall A (2-streifige Verkehrsführung) voraussichtlich deutlich leichter möglich sein als bei einer der Varianten C bis E, da bei dem Planfall A jeweils eine der heutigen Richtungsfahrbahnen vom Verkehr freigehalten werden kann. Unter Berücksichtigung der beiden Aspekte „verkehrliche Wirkung“ und „Baudurchführung“ wird der Planfall A (2-streifige Verkehrsführung mit reduzierter Geschwindigkeit) seitens der Vorhabenträgerin unterstützt.

Um die Belastungen weiter zu senken, sind seitens der Vorhabenträgerin – gemäß den Empfehlungen aus der Verkehrsuntersuchung – eine entsprechende Ausgestaltung der Verkehrsführung in der Baustelle und flankierend eine übergeordnete Verkehrslenkung mit Routenempfehlungen (beispielsweise Information an der A 28 und der A 1 aus Westen kommend) vorgesehen. Auch wird der Baubeginn für den Ersatzneubau des BW 443 erst nach Fertigstellung des Ersatzneubaus der Ochtumbrücke im Zuge der A 1 (ca. Mitte 2020) erfolgen, um somit keine Wechselwirkungen zwischen beiden Baumaßnahmen hervorzurufen.

Die Verkehrsuntersuchungen wurden von dem anerkannten Büro ‚Ingenieurgruppe IVV GmbH&Co.KG‘, Aachen, durchgeführt. Die vorgelegte Untersuchung und Prognose entspricht dabei sowohl vom Umfang als auch vom Inhalt dem Stand der Technik sowie den aktuellen Erfordernissen, die Ergebnisse sind plausibel und nachvollziehbar. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird kein Anlass gesehen, an den Ergebnissen und Empfehlungen der Verkehrsuntersuchung von IVV zu zweifeln. Die Einwendung war daher insoweit zurückzuweisen.

D.1.9 NLStBV-OL

Die niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg (NLStBV-OL) bittet mit dem Ziel einer möglichst kurzfristigen vollständigen Umsetzung der geplanten Baumaßnahme darum, die Baumpflanzungen der Ersatzmaßnahme 3.1 E nicht erst nach Abschluss der Straßenbauarbeiten zu pflanzen.

Die vertraglichen Regelungen werden durch die Vorhabenträgerin mit vollziehbarem Baurecht und erfolgter Mittelbereitstellung geschlossen. Die Umsetzung erfolgt zur nächstmöglichen Vegetationsperiode in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde / dem Umweltbetrieb Bremen / der Stadtgemeinde Bremen. Das Erfordernis des Abschlusses vor der Baudurchführung wird seitens der Vorhabenträgerin nicht gesehen. Im Maßnahmenblatt (3.1 E) wird daher wie derzeit üblich eine Umsetzung nach Abschluss der Straßenbauarbeiten vorgesehen.

Von Seiten der Planfeststellungsbehörde bestehen gegen dieses Vorgehen keine Bedenken, die Begründung der Vorhabenträgerin ist nachvollziehbar. Die Forderung der NLStBV-OL wird daher zurückgewiesen.

D.2 Einwendungen Privater

In allen drei Einwendungen wird die geplante Geh- und Radwegunterführung abgelehnt, es wird ein Brückenbauwerk ohne Tunnel gefordert, weil die Entstehung eines sog. Angstrumes befürchtet wird.

In den Jahren 2015/16 waren im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zum Ersatzneubau des Bauwerks 443 mögliche Varianten untersucht worden. Die gewählte Bauwerksvariante 1 wurde unter vielen Bewertungskriterien abgewogen und bewertet und als Vorzugsvariante bestimmt. Ziel war es, unter Berücksichtigung der Kriterien Konstruktion, Gebrauchswert, Herstellungskosten, Folgekosten und Bauzeit eine optimale Lösungsmöglichkeit aufzuzeigen.

Mit dem Zielfeld Gebrauchswert sind auch die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten hinsichtlich der Kriterien „Einbindung in die Landschaft“, „Mensch“ (subjektives Sicherheitsempfinden) sowie „Biototypen/ Fauna“ bewertet worden. Für die Bewertung des Zielfelds „Gebrauchswert“ mit den genannten Einzelkriterien ergibt sich für Variante 3 die beste Bewertung.

Unter Berücksichtigung sämtlicher vorgenannter Zielfelder ergibt sich mittels einer Wertungsmatrix über gewichtete Addition Variante 1 als Vorzugslösung. Die Wichtung der einzelnen Kriterien wurde mit den beteiligten Fachplanern und der Freien Hansestadt Bremen

einvernehmlich festgelegt. Bei der Vorzugsvariante tritt anstelle des Deiches eine Widerlagerwand und schränkt den lichten Raum weiter ein. Dieses wird mit einer Beleuchtungsanlage kompensiert. Der gesamte Unterführungsbereich ist jedoch einsehbar.

Um das subjektive Sicherheitsempfinden weiter zu verbessern, wird die lichte Weite der Unterführung in Anlehnung an die RAS 06 (Tabelle 34) auf konstant 6,0 m vergrößert. Die Geh- und Radwegverbindung (von geringer Länge) bleibt wie bisher bestehen und gewährleistet eine uneingeschränkte Passierbarkeit.

Die gewählte Variante der Bauwerksgestaltung ist nicht zu beanstanden. Nach Überprüfung der Variantenuntersuchungen hat sich ergeben, dass es keine sich aufdrängenden Alternativen mit guter Zielerreichung zur gewählten Vorzugsvariante der Bauwerksgestaltung gibt. Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu II Umweltauswirkungen

E Artenschutzrechtliche Prüfung

Die artenschutzrechtliche Beurteilung der geplanten Baumaßnahme erfolgt in Unterlage 19.1 (Kapitel 7 im Landschaftspflegerischen Begleitplan) als artenschutzrechtlicher Fachbeitrag. Im Rahmen dieser gutachterlichen Prüfung der Verbotstatbestände sowohl nach der EU-Vogelschutzrichtlinie als auch nach den darüber hinausgehenden Bestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) für geschützte Vogelarten wurden - unter Berücksichtigung der vorgesehenen und mit diesem Beschluss verbindlich verfüigten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen - keine erheblichen Beeinträchtigungen von geschützten Vogelarten und keine Verschlechterungen des Erhaltungszustands der lokalen Populationen prognostiziert. Ebenso wurden im Rahmen der gutachterlichen Prüfung der Verbotstatbestände nach der FFH-Richtlinie keine erheblichen Beeinträchtigungen der nach Anhang IV streng geschützten Fledermäuse (Großer Abendsegler, Kleinabendsegler, Breitflügelfledermaus, Zwergfledermaus, Mückenfledermaus, Flughautfledermaus, Wasserfledermaus) und keine Verschlechterungen des Erhaltungszustands der lokalen Populationen prognostiziert.

Gefährdete Pflanzenarten der Roten Liste und europarechtlich geschützte Anhang IV-Arten wurden im Rahmen der Biotoptypenkartierung in 2015 nicht festgestellt. Vorkommen von Anhang IV-Arten der Amphibien, der Fische und Rundmäuler oder der Libellen wurden im Untersuchungsgebiet im Rahmen der Kartierung ebenfalls nicht festgestellt und sind aufgrund der Habitatstrukturen auch nicht zu erwarten.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Gemäß Nrn. 1 und 2 ist es verboten, wild lebende Tiere zu töten oder erheblich zu stören.

Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten für nach § 15 zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach Maßgabe von Satz 2 bis 5. Sind in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Abs. 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Abs. 1 Nr. 1 *nicht* vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden.

Bei Realisierung der in den Planunterlagen beschriebenen und den mit diesem Beschluss verfüigten Verminderungs- und Vermeidungsmaßnahmen werden die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht erfüllt.

Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung der zu erwartenden Beeinträchtigungen der Brut- und Nahrungshabitate der betroffenen Arten sind wie in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt bzw. in den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses verfügt durchzuführen und werden mit diesem Beschluss verbindlich festgelegt.

Aus artenschutzrechtlichen Gründen sind die Vermeidungsmaßnahmen 1.3 V_{FFH} und 1.4 V_{CEF} als Schutzmaßnahme für Fledermäuse und Vögel vorgesehen, wobei die Vermeidungsmaßnahme 1.3 V_{FFH} gleichzeitig FFH-gebietsschutzspezifische Bedeutung hat. Zur Vermeidung bzw. Minimierung des Eingriffs (Verlust und Beeinträchtigung von Fledermauslebensräumen besonderer Bedeutung) hat die Baufeldfreimachung und –vorbereitung bzw. sonstige Erstinanspruchnahme von Flächen deutlich vor bzw. nach der Brutzeit zu erfolgen. Die Inanspruchnahme von Gehölzen (Baumfällung, Entfernung von Gehölzen) hat außerhalb eines Zeitraumes vom 1. März bis 30. September zu erfolgen. Die Rodungsmaßnahmen sind durch eine fachkundige Person (hinsichtlich Vögel und Fledermäusen) zu begleiten zur Kontrolle der Bäume und Gehölze auf Vorkommen von Höhlen, Nestern, Fledermausquartieren und –individuen. Ebenso hat unmittelbar vor Abriss der Brücke jeweils eine Kontrolle auf möglicherweise anwesende Fledermäuse zu erfolgen, die ggf. zu bergen und umzusetzen sind. Weiterhin ist die Vermeidungsmaßnahme 1.5 V_{FFH} für Fledermäuse und Fische/Rundmäuler vorgesehen, um Beeinträchtigungen der Lebensräume sowohl im als auch oberhalb des Wassers zu vermeiden. Aufgrund Zusage der Vorhabenträgerin erfolgt eine Untersuchung auf Querder und ggf. Bergung mittels Elektrofischerei. Zur fachgerechten Umsetzung der gesamten Arbeiten bei der Inanspruchnahme von Habitaten der Vögel und Fledermäuse sowie der Fische ist eine Umweltbaubegleitung vorgesehen (Maßnahme 1.6 V).

Insgesamt ist es mit den geplanten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen und der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme 2.2 A_{CEF} (Nisthilfen für Star und Gartenrotschwanz) möglich,

das Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen zu verhindern. Die Prognosesicherheit der Maßnahmen wird als sehr hoch eingestuft, weil für die gewählten Maßnahmen vielseitige Erfahrungen bestehen.

Die Darstellungen und Bewertungen im Artenschutzfachbeitrag sind fachlich plausibel und nachvollziehbar. Es war daher festzustellen, dass keine gesonderte artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung erforderlich ist, weil keine Verbotstatbestände des § 44 (1) BNatSchG eintreten werden.

F Beurteilung der FFH-Verträglichkeit

Die Varreler Bäke ist im Bereich des zu ersetzenden Bauwerks BW 443 als FFH-Gebiet „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke“ (DE 2817-331) gemeldet. Dieses FFH-Gebiet liegt südwestlich von Bremen und erstreckt sich entlang des zu schützenden Gewässersystems auf niedersächsischer Seite. Daher wird die FFH-Verträglichkeitsprüfung für dieses Gebiet in dem parallelen niedersächsischen Verfahren durchgeführt; sie sind nachrichtlich auch Bestandteil der bremischen Planfeststellungsunterlagen.

Wenngleich die Varreler Bäke im Vorhabenbereich des BW 443 nicht als FFH-Gebiet gemeldet ist, so ist sie es weiter flussabwärts im Mündungsbereich zur Ochtum (FFH-Gebiet „Bremische Ochtum“, DE 2918-371). Insofern war für dieses FFH-Gebiet für den Bremer Bereich eine FFH-Vorprüfung durchzuführen.

Schutzzweck für das FFH-Gebiet „Bremische Ochtum“ (DE 2918-371) ist die Erhaltung der Durchgängigkeit der Ochtum als Wanderstrecke für Fluss- und Meerneunaugen.

Dabei stellt der vom Vorhaben betroffene Abschnitt der Varreler Bäke insbesondere für die Bach-, Fluss- und Meerneunaugen und den Lachs eine wichtige Rolle als Transitkorridor sowie als Dauerlebensraum für den Steinbeißer dar. Für beide FFH-Gebiete werden die Arten Flussneunauge und Meerneunauge als wertgebende Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie (FFH-RL) benannt.

Durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen in Bezug auf wandernde Fluss- und Meerneunaugen kommt es zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Bremische Ochtum“ in seinen für die Schutz- und Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen. Auch das im Vorhabenbereich auf niedersächsischer Seite gelegene FFH-Gebiet „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke“ (DE 2817-331) wird unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen durch die geplante Baumaßnahme in seinen für die Schutz- und Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen nicht erheblich oder nachteilig beeinträchtigt.

Als Ergebnis der FFH-Vorprüfung ist festzustellen, dass unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen das Vorhaben Ersatzneubau der Brücke über die Varreler Bäke, BW 443, das FFH-Gebiet „Bremische Ochtum“ (DE 2918-371) in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen nicht erheblich oder nachhaltig beeinträchtigt.

Für den auf der Seite des Landes Bremen außerhalb des FFH-Gebietes festgestellten FFH-Lebensraumtyp nach Anhang I der FFH-RL 6430 („Bach und sonstige Uferstaudenfluren“) ist aufgrund seiner Lage in mehr als 60 m Entfernung zum Vorhabenbereich keine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten.

Die Gebänderte Prachtlibelle und die Blaue Federlibelle sind charakteristische Arten des FFH-Lebensraumtyps (LRT) 6430 „Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe“ und kommen vermutlich auch außerhalb des FFH-Gebietes vor. Auswirkungen auf den FFH-LRT einschließlich der charakteristischen Arten sind unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen 1.3 V_{FFH} sowie 1.5 V_{FFH} nicht zu erwarten. Weitere Arten des Anhangs II der FFH-RL wurden außerhalb des FFH-Gebietes im Untersuchungsbereich des Vorhabens nicht nachgewiesen und sind potentiell nicht zu erwarten.

G Beurteilung nach den Bewirtschaftungszielen der Wasserrahmenrichtlinie

Die Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) dient dem vorsorgenden Gewässerschutz. Sie ist durch das Wasserhaushaltsgesetz (WHG), die Grundwasserverordnung (GrwV) und die Oberflächengewässerverordnung (OGewV) in nationales Recht umgesetzt. Die weitere Verschlechterung des Zustands der aquatischen Ökosysteme und der direkt von ihnen abhängigen Landökosysteme und Feuchtgebiete im Hinblick auf deren Wasserhaushalt ist zu vermeiden und deren Zustand zu schützen und zu verbessern. Die schrittweise Reduzierung der Verschmutzung des Grundwassers und Verhinderung seiner weiteren Verschmutzung ist geboten. Dem Gebot der Verbesserung der Qualität der aquatischen Ökosysteme steht seit dem Urteil des EuGH vom 1.7.2015 (Az. C-461/13) nun das Verbot der Verschlechterung gemäß Art. 4 der EG-WRRL selbstständig gegenüber. In der Folge sind die EU-Mitgliedstaaten verpflichtet, die Genehmigung eines Vorhabens zu versagen, wenn das Vorhaben die Grundsätze der EG-WRRL gefährdet.

In dem Fachbeitrag zur WRRL wird daher wasserkörperbezogen geprüft, ob das Vorhaben „Ersatzneubau BW 443“ mit den rechtlichen Anforderungen nach EG-WRRL und WHG vereinbar ist.

Gemäß § 27 Abs. 1 WHG sind oberirdische Gewässer grundsätzlich so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustandes vermieden

wird (Nr. 1 – Verschlechterungsverbot) und ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Nr. 2 – Verbesserungsgebot). Oberirdische Gewässer, die nach § 28 WHG als künstlich oder erheblich verändert eingestuft werden, sind gem. § 27 Abs. 2 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Potenzials und ihres chemischen Zustands vermieden wird (Nr. 1) und ein gutes Potenzial und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Nr. 2). Gemäß § 47 Abs. 4 WHG ist für das Grundwasser das Ziel ein „guter chemischer und mengenmäßiger Zustand.“

Mit dem Vorhaben „Ersatzneubau des BW 443, Brücke über die Varreler Bäke im Zuge der B 75“ sind keine negativen Auswirkungen auf die Bewirtschaftungsziele der WRRL (§ 27, § 47 und § 44 WHG) zu erwarten. Es ist mit den rechtlichen Anforderungen nach EG-WRRL und WHG vereinbar.

Das Bauwerk (BW) 443 überquert im Bereich der Landesgrenze zwischen Bremen und Niedersachsen den insgesamt etwa 6 km langen Fluss „Varreler Bäke“. Bei dem geplanten Vorhaben des Ersatzneubaus BW 443 handelt es sich um den Ersatz eines bestehenden Brückenbauwerks, sodass es durch das Vorhaben selbst zu keinen betriebsbedingten Änderungen, Auswirkungen oder langfristigen Beeinträchtigungen kommen wird. Die vorgesehenen Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungs-Maßnahmen bei Durchführung der Baumaßnahmen sind im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag dargestellt bzw. werden mit diesem Planfeststellungsbeschluss verfügt und werden durch entsprechende Auflagen in diesem Beschluss verbindlich festgelegter Bestandteil der Ausschreibung, sodass ihre Umsetzung damit gesichert ist.

Das Entwässerungskonzept erwirkt eine Verbesserung des gegenwärtigen Zustands, indem eine Direkteinleitung von anfallendem Straßenoberflächenwasser in die Varreler Bäke vermieden wird und eine oberflächennahe Versickerung und Reinigung über die Bodenpassage der Böschung erfolgt. Das Straßenoberflächenwasser verbleibt im Bilanzgebiet und steht der Grundwasserneubildung zur Verfügung.

Es ist davon auszugehen, dass sich das ökologische Potenzial sowie der chemische Zustand nicht verschlechtern. Dies gilt sowohl für die Oberflächenwasserkörper als auch für den Grundwasserkörper. Das Vorhaben steht dem Verbesserungsgebot ebenfalls nicht entgegen. Der Fachbeitrag zur WRRL kommt zu dem Ergebnis, dass das Verschlechterungsverbot der EG-WRRL bzw. § 27 (2) Nr. 1 sowie § 47 (1) Nr. 1, 2 und 3 WHG gewahrt bleibt. Für die zu berücksichtigenden Oberflächenwasserkörper ‚Klosterbach Unterlauf/Varreler Bäke (23007)‘, ‚Ochtum Tidebereich (23001)‘ und ‚Huchtinger Fleet Oberlauf mit Große Wasserlöse (23017)‘ sind keine nachteiligen Auswirkungen auf die biologischen und ihrer unterstützenden Qualitätskomponenten festzustellen. Dies trifft ebenso auf den mengenmäßigen und

chemischen Zustand des Grundwasserkörpers ‚Ochtum Lockergestein (4_2510)‘ zu. Hinsichtlich des Verbesserungsgebotes wird festgestellt, dass das Vorhaben mit den Bewirtschaftungszielen des Grundwasserkörpers ‚Ochtum Lockergestein (4_2510)‘ gemäß EG-WRRL bzw. § 47 (2) Nr. 2 WHG vereinbar ist. Die Zielerreichung und Maßnahmen der Bewirtschaftungspläne 2015 bis 2021 bzw. 2027 gemäß EG-WRRL bzw. § 27 (2) Nr. 2 WHG sind für die Oberflächenwasserkörper ‚Klosterbach Unterlauf/Varreler Bäke (23007)‘, ‚Ochtum Tidebereich (23001)‘ und ‚Huchtinger Fleet Oberlauf mit Große Wasserlöse (23017)‘ durch das Vorhaben nicht gefährdet.

Der Fachbeitrag WRRL hinsichtlich der Auswirkungen des beantragten Vorhabens „BW 443, Brücke über die Varreler Bäke im Zuge der B 75“ auf die Bewirtschaftungsziele der WRRL wurde von einem unabhängigen Büro unter Berücksichtigung aller geltenden gesetzlichen Regelungen sowie dem Stand der Wissenschaft entsprechend erstellt. Nach den vorliegenden Unterlagen bestehen keine Bedenken, dass die Einschätzungen und Prognosen methodengerecht mit allen zur Verfügung stehenden Erkenntnismitteln und unter Berücksichtigung der jeweiligen Gegebenheiten erstellt worden sind. Die vorgelegten Untersuchungen und Einschätzungen entsprechen dabei sowohl vom Umfang als auch vom Inhalt den aktuellen Erfordernissen, die Ergebnisse sind plausibel und nachvollziehbar.

Darüber hinaus wird auch von Seiten der zuständigen Wasserbehörde bestätigt, dass bei Einhaltung sämtlicher Maßnahmen zur Vermeidung und zur Schadensbegrenzung keine Verschlechterung der WRRL-relevanten Qualitätskomponenten in den direkt und indirekt betroffenen Wasserkörpern zu erwarten ist.

H Schutzgebiet

Die Erweiterung des Brückenbauwerks (nicht aber die Eingriffe in die Straßenböschung der B 75) liegt im Bereich des Landschaftsschutzgebietes (LSG) der Stadtgemeinde Bremen mit Verordnung (VO) vom 02. Juli 1968. Nach § 3 der LSG-VO dürfen Bauten nur errichtet werden, nachdem die untere Naturschutzbehörde festgestellt hat, dass schädigende Wirkungen nach § 2 der LSG-VO nicht zu befürchten sind oder durch Bedingungen oder Auflagen nach § 5 der VO abgemindert werden können (Zulässigkeitserklärung).

Die Zulässigkeit des Vorhabens wird – auf Grundlage der Stellungnahme der zuständigen Naturschutzbehörde - mit diesem Beschluss erklärt. Die Untere Naturschutzbehörde hat darauf hingewiesen, dass die Zulässigkeit des Vorhabens nur erklärt werden kann, weil die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen 1.1 V und 1.6 V mit diesem Beschluss rechtsverbindlich planfestgestellt werden, so dass die vollumfängliche Berücksichtigung dieser Vermeidungsmaßnahmen sichergestellt ist.

U Umweltverträglichkeitsprüfung nach UVPG

Bei der Planfeststellung wurden gemäß § 17 FStrG die öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit berücksichtigt. Dazu wurden die Umweltauswirkungen des Vorhabens erfasst und bewertet.

Das Vorhaben unterliegt als verkehrliches Infrastrukturvorhaben den Vorschriften des UVPG (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz) und bedarf der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, weil durch das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen entstehen können, die bei der Bewertung der Umweltauswirkungen und der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens zu berücksichtigen wären.

Die für die Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens maßgebenden Unterlagen hat der Antragsteller als integrativen Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen vorgelegt; sie wurden entsprechend § 19 UVPG zur Einsichtnahme für die Öffentlichkeit ausgelegt. Es handelt sich dabei um den UVP-Bericht nach § 16 UVPG (Unterlage 19.5), die Immissions-technischen Untersuchungen (Unterlage 17), den Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1 mit den Landschaftspflegerischen Maßnahmen in Unterlage 9), den Artenschutz-fachbeitrag (enthalten in Unterlage 19.1.1), die FFH-Vorprüfung (enthalten in Unterlage 19.1.1), die niedersächsische FFH-Verträglichkeitsprüfung (Unterlage 19.3) sowie den Fachbeitrag WRRL (Unterlage 19.4). Entscheidungserhebliche Unterlagen sind darüber hinaus der Erläuterungsbericht (Unterlage 1), der Lageplan (Unterlage 5) und der Straßenquerschnitt (Unterlage 14) sowie die Bauwerkspläne (Unterlage 15) und die Verkehrsprognose-daten (Unterlage 22).

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens hat eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Vereinigungen des Natur- und Umweltschutzes, deren umweltbezogener Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, nach § 17 UVPG sowie eine Einbeziehung der Öffentlichkeit nach §§ 18 und 19 UVPG stattgefunden, wobei die für die Entscheidung der Zulässigkeit des Vorhabens erheblichen Unterlagen gemäß § 19 UVPG gemeinsam mit den übrigen Planfeststellungsunterlagen den Behörden übermittelt wurden bzw. öffentlich ausgelegt haben. Die Anforderungen des § 73 Abs. 3, 5 bis 7 BremVwVfG wurden hierbei beachtet.

U. 1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Mit der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 24 UVPG wird der entscheidungserhebliche Sachverhalt für die Erfüllung gesetzlicher Umweltaanforderungen festgestellt. Sie enthält die für die Bewertung erforderlichen Aussagen über die voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens und wurde auf der Grundlage des UVP-Berichts (§ 16 UVPG) sowie der behördlichen Stellungnahmen (§ 17 UVPG) und der Äußerungen der Öffentlichkeit (§ 21 UVPG) erarbeitet. Die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens waren auch

Gegenstand des Anhörungsverfahrens. Eine Veranlassung für eine weitergehende Ermittlung von Umweltauswirkungen des Vorhabens ergibt sich nicht.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG ist nach Nr. 0.6.1.1 UVPVwV (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung) die Auslegung und die Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze (gesetzliche Umwelanforderungen) auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Sie erfolgt auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 24 UVPG. Ihre Ergebnisse werden bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze berücksichtigt.

Die vorgelegten Planunterlagen genügen den Anforderungen des § 16 UVPG. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach §§ 18, 19 UVPG und die Beteiligung der Behörden gem. § 17 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 73 Bremisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BremVwVfG).

Im Rahmen des vorliegenden Verfahrens wurde die Umweltverträglichkeit des Vorhabens nach Maßgabe des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung geprüft.

Nach der Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG ist das Vorhaben im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze zulässig und konnte in der vorliegenden Form festgestellt werden.

U. 1.1 Darstellung des Vorhabens

Bei dem geplanten Vorhaben handelt es sich um den Ersatzneubau des Bauwerkes BW 443, Brücke über die Varreler Bäke im Zuge der B 75. Die 4-streifige B 75 wird mit einem einteiligen Zweifeldträgerüberbau über das Gewässer und den parallel verlaufenden Weg „An der Varreler Bäke“ überführt.

Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der B 75 ist eine Überführung der bestehenden Brücke über eine Behelfsbrücke vorgesehen. Auf der nördlichen Seite des bestehenden Bauwerks (Richtungsfahrbahn (RiFa) Delmenhorst) wird die bestehende Brücke von einer Behelfsbrücke überspannt. Die RiFa Bremen kann während der Erstellung der Umfahrung mit jeweils einer Richtungsfahrbahn genutzt werden, bis die Umfahrung genutzt wird. Anschließend wird die vorhandene Brücke längs in der Mitte getrennt und die RiFa Bremen abgebrochen.

Die Varreler Bäke bildet an dieser Stelle die Grenze zwischen der Freien Hansestadt Bremen und Niedersachsen. Für den Ersatzneubau dieser Brücke ergehen daher zwei parallele Planfeststellungsbeschlüsse, um gleichzeitig das Baurecht sowohl für die bremische als auch für die

niedersächsische Hälfte der Brücke zu schaffen. Es sind vorübergehende und dauerhafte Eingriffe in städtisches Grundeigentum erforderlich, zudem sind Umweltbelange betroffen.

Da das Vorhaben zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führen kann, war eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß BremUVPG (Bremisches Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) durchzuführen.

Gemäß § 4 BremUVPG sind für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung die Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung des Bundes entsprechend anzuwenden.

Nach § 16 UVPG sind die Auswirkungen auf die umweltbezogenen Schutzgüter zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten (Umweltverträglichkeitsprüfung). Gemäß § 24 UVPG ist eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens zu erarbeiten. Mit dieser Darstellung ist nach Nr. 0.5.1.1 UVPVwV der entscheidungserhebliche Sachverhalt für die Erfüllung gesetzlicher Umweltauflagen festzustellen. Die behördlichen Stellungnahmen sowie die Äußerungen der Öffentlichkeit sind zu berücksichtigen. Erforderliche Änderungen und Ergänzungen aufgrund behördlicher Stellungnahmen wurden berücksichtigt und ggf. ergänzt.

U. 2 Zusammenfassende Darstellung nach § 24 UVPG

Ein Teil des Vorhabengebietes liegt in Niedersachsen, ein Teil in Bremen. Diese Zusammenfassende Darstellung nach § 24 UVPG umfasst die Umweltauswirkungen des Vorhabens in Bremen. Die in § 25 UVPG vorgeschriebene begründete Bewertung der Umweltauswirkungen dient der Entscheidungsvorbereitung im Planfeststellungsverfahren. Weil dieser Planfeststellungsbeschluss nur für den bremischen Teil des Ersatzneubaus des Bauwerkes BW 443, Brücke über die Varreler Bäke im Zuge der B 75, ergeht, erfolgt auch die begründete Bewertung nach § 25 UVPG nur für den bremischen Teil des Vorhabens.

U. 2.1 Beschreibung der Wirkfaktoren auf die Umwelt

Es wird zwischen bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen unterschieden. Baubedingte Auswirkungen bestehen in der vorübergehenden Flächeninanspruchnahme, der Bodenverdichtung und Gewässerbeeinträchtigung durch den Baubetrieb, den Emissionen von Schadstoffen im Rahmen des Baustellenverkehrs und der Materiallagerung, dem Baulärm und den Störungen durch anwesende Menschen und den Baustellenverkehr. Anlagebedingte Auswirkungen bestehen in Form einer dauerhaften Flächeninanspruchnahme durch die neuen Anlagen und deren visuelle Wirkung.

Betriebsbedingte Auswirkungen bestehen in Form von Lärm- und Lichtemissionen, Emissionen von Abgasen, Erschütterungen und optisch wahrnehmbaren Bewegungen durch den Verkehr und im Rahmen von Unterhaltungsarbeiten. Da das hier zu betrachtende Vorhaben nur den

Ersatzneubau eines Brückenbauwerkes umfasst, ändert sich an den betriebsbedingten vom Verkehr ausgehenden Wirkungen nichts gegenüber der bestehenden Situation.

Potenziell betroffen von den vorhabenbedingten Auswirkungen sind sämtliche Umweltschutzgüter. Der Mensch kann durch die Beeinträchtigung der Erholungseignung des Raumes und der Wohnfunktion betroffen sein. Die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt können durch den Verlust oder die Schädigung von Individuen und Lebensräumen sowie durch Störwirkungen betroffen sein. Die Funktion des Bodens und der Fläche kann durch Versiegelung, Verdichtung, Umlagerung oder Anreicherung mit Schadstoffen beeinträchtigt werden. Die Wasserqualität und Gewässerstrukturen können beeinträchtigt, die Grundwasserneubildungsrate reduziert und der Hochwasserabfluss beeinflusst werden. Mikroklimatisch kann es Veränderungen geben und die Luftqualität kann beeinträchtigt werden. Kultur- und sonstige Sachgüter können zerstört oder beschädigt werden.

U. 2.1.1 Beschreibung des Untersuchungsraumes und der Untersuchungsmethodik

Der Untersuchungsraum wurde entsprechend der Reichweite der potenziellen vorhabenbedingten Umweltauswirkungen abgegrenzt. Angesichts der Vorbelastung des Raumes, der geringen Flächeninanspruchnahme und des Entfallens von betriebsbedingten Auswirkungen kann sich das Untersuchungsgebiet auf das nähere Umfeld der Brücke beschränken. Es hat eine Größe von etwa 21 ha.

Auch die wichtigsten überprüften anderen Lösungsmöglichkeiten (Varianten) wurden hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen untersucht.

Der Untersuchungsrahmen umfasst für das Schutzgut Mensch eine Baulärmuntersuchung. Im Übrigen werden die Auswirkungen auf Grundlage der einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Regelungen betrachtet.

Für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt erfolgten neben der Auswertung vorhandener Daten (unter anderem zu Fischen und Rundmäulern) eine Biotoptypenkartierung inkl. geschützter Biotope und FFH-Lebensraumtypen, eine Brutvogel Erfassung, eine Bestandsaufnahme der Fledermäuse, eine Bestandserfassung der Fischfauna, eine Amphibien Erfassung und eine Libellen Erfassung. Die Daten sind weniger als fünf Jahre alt und somit als hinreichend aktuell einzustufen.

Zum Schutzgut Landschaft wurden Landschaftsbildelemente auf der Grundlage der Biotoptypenkartierung ermittelt. Zu den Schutzgütern Boden, Fläche, Wasser, Klima, Luft sowie kulturelles Erbe und Sachgüter wurden vorhandene Daten ausgewertet und die Ergebnisse der Biotoptypenkartierung interpretiert. Zudem wurden die Aussagen des Landschaftsprogramms des Landes Bremen (SUBV 2015) herangezogen.

U. 2.2 Beschreibung der Schutzgüter

Im Einzelnen stellen sich die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung relevanten Schutzgüter im Untersuchungsraum im Ist-Zustand wie folgt dar:

U. 2.2.1 Mensch (insbesondere menschliche Gesundheit)

Maßgeblich für die Beschreibung des Zustandes des Menschen als Schutzgut im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ist der vom Menschen für seinen Aufenthalt üblicherweise genutzte Raum. Die Varreler Bäke ist durch einen Hochwasserschutzdeich eingefasst. Auf Bremischer Seite liegt der Stadtteil Huchting mit einem Wohngebiet nordöstlich der Brücke und Kleingärten südwestlich (ca. 30-50m Abstand zur B 75). Östlich und parallel zur Varreler Bäke verläuft der Weg „An der Varreler Bäke“ mit wichtiger Bedeutung für die Naherholungsfunktion und als Grünverbindung. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der B 75 besteht eine erhebliche Vorbelastung durch Lärm- und Schadstoffimmissionen und durch Barriereeffekte. Zusätzlich ist der Raum durch Fluglärm belastet.

U. 2.2.2 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Planungsrelevant sind die im Bremischen Kartierschlüssel genannten Biotoptypen, nach § 30 BNatSchG geschützte Biotoptypen, nach § 22 (3) BNatSchG geschützte Landschaftsbestandteile, Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie (RL), Arten des Anhang II der FFH-RL (hier: Fische und Rundmäuler: Steinbeißer, Meerneunauge, Flussneunauge, Lachs), Arten des Anhang IV der FFH-RL (hier: Fledermäuse) und Brutvögel. Eine Bedeutung des Vorhabenbereiches für Gastvögel besteht nicht.

Das Artenspektrum an Brutvögeln ist in Anbetracht der Lebensraumstruktur unterdurchschnittlich. Die einzigen festgestellten gefährdeten Arten gemäß Rote Liste 2015 sind Star und Grauschnäpper. Auf der Vorwarnliste stehen Gartenrotschwanz, Haussperling, Stieglitz, Kernbeißer und Goldammer.

Gefährdete Pflanzenarten der Roten Liste und Europarechtlich geschützte Anhang IV-Arten wurden im Rahmen der Biotoptypenkartierung nicht festgestellt.

Die Fledermäuse sind mit acht Arten beziehungsweise Artengruppen vertreten: Breitflügelfledermaus, Mückenfledermaus, Großer Abendsegler, Kleinabendsegler, Wasserfledermaus, Raufhautfledermaus, Zwergfledermaus, Myotis unbestimmt. Die Varreler Bäke wird von jagenden Wasserfledermäusen intensiv genutzt, für sie ist eine Durchgängigkeit direkt über dem Wasserkörper essenziell. Fledermausquartiere wurden nicht nachgewiesen.

Es wurden lediglich zwei Libellenarten festgestellt, die Gebänderte Prachtlibelle und die Blaue Federlibelle. Beide gelten als ungefährdet, sind jedoch charakteristische Arten des Lebensraumtyps 6430 „Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe“.

Mit den Arten Erdkröte und Grasfrosch wurden zwei allgemein verbreitete Amphibienarten festgestellt. Allerdings dient die Varreler Bäke als Wanderroute für Erdkröten. Dabei ist die Unterführung der Brücke die einzige Möglichkeit für Amphibien, die B 75 sicher zu überwinden.

Das nachgewiesene Artenspektrum der Fischfauna umfasst im Wesentlichen die in der Varreler Bäke zu erwartenden Arten und ist geprägt von in Nordwestdeutschland weitverbreiteten Arten wie Rotaugen und Flussbarsch. Als FFH-relevante Arten wurden die Neunaugenlarven (Querder) sowie Steinbeißer erfasst, allerdings in mehr als 275m Entfernung zur Brücke. Dem untersuchten Gewässerabschnitt kommt die Bedeutung eines Wanderkorridors sowohl für die juvenilen als auch adulten Flussneunaugen zu, d.h. sowohl stromauf als auch stromab. Steinbeißer und Bachneunaugen nutzen zumindest Teilhabitate des Betrachtungsraums als Aufwuchs- und Dauerlebensraum. Auch der Atlantische Lachs, ebenfalls FFH-Anhang II Art, gehört zur potenziell natürlichen Fischfauna der Varreler Bäke, aktuell liegen allerdings keine Nachweise vor.

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der B 75 besteht eine erhebliche Vorbelastung durch Lärm- und Schadstoffimmissionen und durch Barriereeffekte. Zusätzlich ist der Raum durch Fluglärm belastet und das Brückenbauwerk selbst stellt durch Verschattung der Varreler Bäke eine Vorbelastung dar. Hinzu kommen optische Scheuchwirkungen in Form von visuellen Störreizen (Licht und Bewegung durch Fahrzeuge), so dass das bestehende Artenvorkommen durch die Vorbelastung bereits eingeschränkt ist.

U. 2.2.3 Boden und Fläche

Im Bereich der Fundamente der Brücke besteht bereits eine vollständige Versiegelung. Außerdem besteht durch die B 75 mit ihren Böschungen eine Überformung des anstehenden Bodens. Im Umfeld des Vorhabens befinden sich keine Böden mit besonderer Bedeutung für den Naturhaushalt. Schutzwürdige Böden, geowissenschaftliche Objekte, Geotope und kulturhistorisch wertvolle Böden liegen ebenfalls nicht vor.

Für die geplante Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme erfolgt keine Beanspruchung landwirtschaftlicher Nutzflächen.

U. 2.2.4 Wasser

Wasserschutz-, Trinkwassergewinnungs- und Heilquellenschutzgebiete kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor. Die Flächen vom Gewässer ausgehend innerhalb der eingedeichten Flächen befinden sich im Überschwemmungsbereich der Varreler Bäke. Ein rechtlich festgesetztes Überschwemmungsgebiet gibt es im Vorhabenbereich jedoch nicht.

Es liegen grundwassernahe Standorte vor mit besonderer Planungsrelevanz. Eine Versalzung des Grundwassers kann nicht nachgewiesen werden. Die Grundwasserneubildungsrate beträgt 151-200mm/a. Der Chemische Zustand des Grundwasserkörpers wird insgesamt als „schlecht“ beschrieben. Der mengenmäßige Zustand des Grundwasserkörpers wird mit „gut“ angegeben.

Die Varreler Bäche im Bereich des Vorhabens ist ein Gewässer mit Priorität 2 im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie. Aufgrund landwirtschaftlich bedingter Entwässerung sowie zum Zwecke des Hochwasserschutzes und Siedlungsentwicklung gilt sie als erheblich verändert. Ihr ökologisches Potenzial wurde als mäßig eingestuft. Der chemische Zustand der Varreler Bäche wurde als nicht gut bewertet. Es liegt eine deutliche Belastung durch Nährstoffe vor.

U. 2.2.5 Luft und Klima

Die bestehende B 75 ist dominierendes Element mit Einfluss auf das Klima und die Luft. Das Untersuchungsgebiet (UG) ist sowohl auf niedersächsischer als auch auf bremischer Seite überwiegend durch Emissionen belastet. Das Belastungsrisiko durch Straßenemissionen in Abhängigkeit von der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke gilt als sehr hoch. Den Grün- und Freiflächen im UG auf bremischer Seite kommt eine mittlere bioklimatische Bedeutung zu, den Siedlungsflächen sogar eine günstige bis sehr günstige. Die vorhandenen Gehölzstrukturen sowie die Varreler Bäche haben bioklimatisch kleinräumige Auswirkungen auf das Lokalklima.

U. 2.2.6 Landschaft

Auf bremischer Seite ist die Varreler Bäche als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen (Verordnung zum Schutz von Landschaftsteilen im Gebiet der Stadtgemeinde Bremen 1968). Die Orts- und Siedlungsrandgestaltung und die Deichführung bilden eine Grünverbindung. Die Grünstruktur des vorhandenen Siedlungsbereiches hat für das Erleben von Natur und Landschaft eine mittlere Bedeutung. Den innerstädtischen Grünflächen im betrachteten Raum wird eine hohe Bedeutung zugewiesen. Die B 75 mit ihren Lärm- und Schadstoffemissionen beeinträchtigt diese Bedeutung jedoch. Zusätzlich ist der Raum durch Fluglärm belastet.

Das Landschaftsbild des UG wird von der Varreler Bäche sowie der diese überquerenden B 75 geprägt. Die Bundesstraße bringt hohe Lärm- und Schadstoffbelastungen mit sich und stellt so eine Vorbelastung des Raumes dar.

U. 2.2.7 Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Im Vorhabenbereich sind keine Kultur- und sonstigen Sachgüter wie Bau- und Bodendenkmäler oder historische Landschaftsbestandteile vorhanden.

U. 2.3 Beschreibung der Umweltauswirkungen

Zur Ermittlung der Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter ist in den Antragsunterlagen unterschieden worden zwischen bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen.

U. 2.3.1 Schutzgut Mensch (insbesondere menschliche Gesundheit)

Baubedingt kann es zeitlich begrenzt (zwischen 8-12 Monaten je Teilbauwerk) zu Beeinträchtigungen durch Lärm, Licht oder auch Erschütterungen kommen. Die Ergebnisse der Baustellen-

lärmprognose zeigen, dass teilweise (Abbruch- und Verbauverfahren) deutliche Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm zu erwarten sind. Lärmintensive Arbeiten sind daher auf 8 Stunden am Tag beschränkt. Des Weiteren werden lärmarme Bautechniken eingesetzt (z.B. Bohrpfähle für die Pfahlgründungen und Pressen für den Einbau der Spundwände) und es werden Abschirmmaßnahmen vorgenommen, sofern möglich (Betonsäge). Im normalen Baustellenbetrieb sind allerdings keine Überschreitungen der Immissionsrichtwerte zu erwarten. Eine Durchführung von Arbeiten im Nachtzeitraum (20-7 Uhr) ist ausgeschlossen, und es erfolgt auch keine nächtliche Beleuchtung der Baustelle. Es wird ein Baulärm-Monitoring durchgeführt, und eine umfassende Anwohnerinformation ist sichergestellt.

Siedlungsflächen werden nicht überplant. Es erfolgt eine baubedingte Inanspruchnahme des Weges „An der Varreler Bäke“ im Bereich der Fuß- und Radwegunterführung des Bauwerks, der als Verbindung zwischen Siedlung und Kleingärten eine wichtige Bedeutung für die Naherholungsfunktion hat. Der Weg wird nach Fertigstellung der Unterführung wiederhergestellt bzw. freigegeben. Anlagebedingte Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch mit seiner Wohn- und Erholungsfunktion finden somit nur insoweit statt, dass der Gehölzbestand auf der Böschung gerodet werden muss, was als Beeinträchtigung der Erholungsfunktion zu werten ist. Diese Beeinträchtigung ist lediglich temporär, da eine flächige Bepflanzung der Böschung nach Abschluss der Baumaßnahmen vorgesehen ist (Maßnahme 2.1 A). Zusätzliche betriebsbedingte Umweltauswirkungen, die durch den Straßenverkehr und die Unterhaltung der Brücke verursacht werden, entstehen nicht, da sich der Betrieb der Bundesstraße durch den Ersatzneubau der Brücke über die Varreler Bäke nicht verändern wird.

U. 2.3.2 Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Baubedingt kommt zu temporären Funktionsminderungen der Biotop-, Habitat- und Bodenfunktion. Anlagebedingt kommt es im Bereich der geplanten Gründungselemente zu einem vollständigen und dauerhaften Funktionsverlust. Bau- und anlagebedingt sind in Bremen insgesamt 8.476 m² betroffen. Das Baufeld umfasst 4.691 m², davon sind 797 m² voll versiegelte Straßen- und Wegeflächen. Anlagebedingt sind 2.755 m² betroffen, davon sind bereits vollversiegelt 2.504 m²

Vorhabenbedingt kommt es in folgendem Umfang zum Verlust von Biotopen:

- 228 m² sonstiger standortgerechter Gehölzbestand,
- 9 m² sonstiges mesophiles Grünland,
- 14 m² Intensivgrünland trockenerer Mineralböden.

In Bezug auf die Tierwelt ergeben sich folgende Beeinträchtigungen:

- Verlust von Gehölzen als potenzielle Bruthabitate für Vögel, damit kommt es zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Habitats für die höhlenbrütenden Arten Star und Gartenrotschwanz

- temporär reduzierte Durchflughöhe unter der Brücke für die Wasserfledermaus durch baubedingte Errichtung eines Trag- und Schutzgerüsts, dabei Gewährleistung eines Mindestquerschnittes von $>4 \text{ m}^2$ und einer lichten Höhe von mindestens 1 m,
- die Habitatfunktion für Fische und Rundmäuler ist durch eine geringe Verschlechterung der Lichtverhältnisse unter der Brücke durch Verbreiterung um etwa 2 m je Richtungsfahrbahn und Verringerung der lichten Höhe um 53 cm sowie temporär durch Errichtung eines Trag- und Schutzgerüsts betroffen,
- über wenige Tage Störwirkung auf Fische und Rundmäuler durch das Einpressen der Spundbohlen (Startbohlen werden einvibriert).

Im Bereich des Vorhabens befindet sich auf der Bremer Landesseite ein Landschaftsschutzgebiet mit Verordnung aus dem Jahr 1968. Aufgrund einer maßstabsbedingten Ungenauigkeit in der Grenzziehung des Schutzgebietes ist möglicherweise der zu rodende Gehölzbestand auf der Böschung Teil des Landschaftsschutzgebietes.

Für den südlich des Bestandsbauwerks am östlichen Ufer der Varreler Bäke gelegene gemäß § 30 BNatSchG geschützte Biotoptyp „Halbruderale Gras- und Staudenflur feuchter Standorte“ erfolgt keine Flächeninanspruchnahme, d.h. keine erhebliche Beeinträchtigung.

Erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Lebensraumtyps 6430 „Bach- und sonstige Uferstaudenfluren) können aufgrund der Lage in mehr als 60 m Entfernung ausgeschlossen werden.

Auf Bremer Landesseite werden 9 gemäß Verordnung zum Schutz des Baumbestandes im Lande Bremen (Baumschutzverordnung) geschützte Bäume beseitigt.

U. 2.3.3 Schutzgut Boden

Anlagebedingt kommt es durch Versiegelung, Teilversiegelung und Überformung zur Beeinträchtigung von Böden. Bau- und anlagebedingt sind in Bremen insgesamt 8.476 m^2 betroffen. Das Baufeld umfasst 4.691 m^2 , davon sind 797 m^2 voll versiegelte Straßen- und Wegeflächen. Anlagebedingt sind 2.755 m^2 betroffen, davon sind bereits vollversiegelt 2.504 m^2 .

Im Rahmen des Ersatzneubaus der Brücke kommt es zu einer Neuversiegelung (212 m^2 in Bremen) in den Randbereichen nördlich und südlich der bestehenden Brücke. Die bestehenden Bankette werden angepasst, was zu einer kleinflächigen Teilversiegelung (235 m^2 in Bremen) führt. Eine Überformung des Bodens resultiert aus der Anpassung der Böschungsbereiche sowie der baubedingten Rodung der angrenzenden Gehölzflächen.

U. 2.3.4 Schutzgut Wasser

Das im Bauwerksbereich anfallende Oberflächenwasser wird zukünftig nicht mehr direkt in die Varreler Bäke eingeleitet, sondern über Abläufe gefasst und über Sammelleitungen über mehrere Einleitstellen in dafür vorgesehene Versickerungsmulden abgeleitet. Während des Versi-

ckerungsvorganges über eine bewachsene Bodenzone findet eine Reinigung des Straßenoberflächenwassers statt. Damit ist ein wesentlicher ökologischer Beitrag zur Sicherung der Grundwasserneubildung gewährleistet, in dem das anfallende Straßenoberflächenwasser im Bilanzgebiet verbleibt. Eine anlage- oder baubedingte Inanspruchnahme der Varreler Bäke findet für den Ersatzneubau der Brücke nicht statt. Die lineare Durchgängigkeit bleibt erhalten. Bei einem sich ankündigenden Hochwasserereignis während der Bauzeit wird die Schutzebene zurückgebaut.

U. 2.3.5 Schutzgut Luft und Klima

Vorhabenbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Klima beschränken sich auf den Verlust lokalklimatisch wirksamer Gehölze auf der Böschung der Bundesstraße. Eine Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels ist nicht erkennbar. Auch trägt das Vorhaben selbst nicht zum Klimawandel bei, da es abgesehen von bagatellhaften Größen (Abgase der Baufahrzeuge und –maschinen) nicht mit dem Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase verbunden ist. Während der Bauzeit sind temporäre baubedingte Emissionen (vor allen Dingen durch Staubentwicklung) möglich. Außerdem entfällt durch die Gehölzrodungen auf den Böschungen der Bundesstraße temporär deren Filterfunktion für Stäube und Schadstoffe.

U. 2.3.6 Schutzgut Landschaft

Eine baubedingte visuelle und akustische Beeinträchtigung durch die Baustelle ist zeitlich befristet. Dauerhaft ergibt sich eine visuelle Veränderung des Landschaftsbildes durch die Veränderung des Bauwerks, die seitliche Ansicht wird sich für Fußgänger und Radfahrer verändern. Es wurde eine Gestaltung gewählt, die sich möglichst gut ins Landschaftsbild einfügt.

Der Gehölzbestand auf der Böschung muss gerodet werden. Der Verlust dieser Gehölzbestände ist als erhebliche Beeinträchtigung für das Landschaftsbild zu werten.

Auf der Bremer Landesseite ist möglicherweise das Landschaftsschutzgebiet mit Verordnung aus dem Jahr 1968 vom Vorhaben im Randbereich betroffen.

U. 2.3.7 Schutzgüter kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Auswirkungen auf Bau- oder Bodendenkmäler oder auf historische Kulturlandschaftselemente sind mit dem Vorhaben nicht verbunden. Auch ist eine Betroffenheit der in der Umgebung vorhandenen Sachgüter nicht zu besorgen. Dynamische Einwirkungen infolge des Spundwandeneinbaus mit Vibration mit negativen Auswirkungen auf Gebäude in einer Entfernung von 100 m und mehr von der Quelle sind aus geotechnischer Sicht mit hoher Wahrscheinlichkeit auszuschließen.

U. 2.3.8 Wechselwirkungen

Gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 5 UVPG sind bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens auch die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern zu berücksichtigen. Bei einer Gesamtbetrachtung aller Schutzgüter wird deutlich, dass sie zusammen ein komplexes Wirkungsgefüge darstellen, in dem sich viele Funktionen gegenseitig ergänzen und aufeinander aufbauen. Besonders bedeutsam sind dabei Bereiche, in denen sehr starke gegenseitige Abhängigkeiten bestehen und wo vorhabenbezogene Auswirkungen eine Vielzahl von Folgewirkungen haben können. Diese Bereiche mit einem ausgeprägten funktionalen Wirkungsgefüge weisen deshalb ein besonderes Konfliktpotenzial auf. Daraus ergeben sich aber keine weiterreichenden Umweltauswirkungen, als sie vorstehend beschrieben wurden, da die Ergebnisse der Wechselwirkungen jeweils den einzelnen Umweltschutzgütern zugeordnet worden sind.

U. 2.3.9 Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen

Nach § 2 Abs. 2 UVPG schließt die Betrachtung der Umweltauswirkungen auch solche Auswirkungen des Vorhabens ein, die aufgrund von dessen Anfälligkeit für schwere Unfälle oder Katastrophen zu erwarten sind, soweit diese schweren Unfälle oder Katastrophen für das Vorhaben relevant sind. Bei dem Vorhaben handelt es sich um den Ersatzneubau einer bestehenden Bundesfernstraßenbrücke. Am Betrieb der Bundesstraße wird sich nach Fertigstellung der neuen Brücke nichts ändern. Die für den Betrieb von Bundesstraßen geltenden Richtlinien werden weiterhin eingehalten. Die für die Bauphase erforderliche Umlegung von Verkehrsströmen erfolgt ebenfalls auf der Grundlage geltender Richtlinien, die ein Höchstmaß an Sicherheit gewährleisten. Eine Anfälligkeit des Vorhabens für schwere Unfälle oder Katastrophen ist daher nicht zu besorgen.

U. 2.3.10 Umweltauswirkungen der wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten

Da es sich bei dem Vorhaben um den Ersatzneubau des BW 443, Brücke über die Varreler Bäke im Zuge der B 75, handelt, waren keine Standortalternativen zu prüfen.

Ein Erhalt des vorhandenen Bauwerks (Nullvariante) ist nicht möglich, weil die statische Berechnung gemäß Nachrechnungsrichtlinie für das Bauwerk besorgniserregende Defizite ergab. Sie ist abgängig und muss dringend ersetzt werden. Die Instandsetzung von Bauwerken mit dem vorliegenden Schadensbild ist unter technisch-wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht möglich. Es wurden daher nur Varianten der Bauwerksgestaltung und –konstruktion untersucht. Die drei untersuchten Varianten weisen hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit keine entscheidungserheblichen Unterschiede auf.

Aus Umweltsicht sind dementsprechend ausschließlich die bauzeitlichen Verkehrsführungsvarianten relevant. Aus Umweltsicht ist die bauzeitliche Verkehrsführungsvariante 4 die Alternative

mit den geringsten Auswirkungen auf die Umwelt im Vorhabenbereich, da sich durch die temporäre Streckenstilllegung der B 75 Entlastungseffekte der angrenzenden Flächen ergeben. Allerdings würden sich starke Verkehrsverlagerungen auch in Straßen mit dichter Wohnbebauung ergeben.

Die zur Ausführung ausgewählte Variante 3 erreicht aus Umweltsicht den zweiten Rang, weil die Baumaßnahme hierbei vollständig im verkehrlich vorbelasteten Bereich der Bestandstrasse erfolgt. Eine Inanspruchnahme wertgebender Elemente findet nicht statt. Es sind ausschließlich Störwirkungen im Zuge des Baustellenbetriebes zu erwarten.

Die Varianten 1 und 2 belegen die Ränge drei und vier, da sie eine nördlich bzw. südlich des bestehenden Brückenbauwerks gelegene Querung vorsehen, mit der eine Inanspruchnahme wertgebender Elemente verbunden ist. Dabei sorgt Variante 1 in der Summe für größere Auswirkungen und erreicht daher den letzten Rang.

U. 2.4 Merkmale des Standortes und des Vorhabens, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden

Folgende Maßnahmen, die bei der Planung der neuen Brücke berücksichtigt wurden, führen zu einer Vermeidung oder Verminderung von Umweltbeeinträchtigungen:

- Intensive Vorprüfung verschiedener Ausführungsvarianten
- Brückenneubau im Bereich einer bestehenden Brücke
- Rückbau der Baustelleneinrichtungsflächen nach Beendigung der Baumaßnahmen,
- Zur Reduzierung der Verschattungs- bzw. Barrierewirkung des Brückenbauwerks wird die Bauwerksunterseite in hellen Farbtönen (weiß) gestrichen,
- Zur Reduzierung der Barrierewirkung des Brückenbauwerks auf nachtaktive Arten wird auf eine Beleuchtung im Bereich der Unterführung des Gewässers verzichtet.
- Anfallendes Straßenoberflächenwasser wird nicht direkt in die Varreler Bäche geleitet, sondern durch oberflächennahe Versickerung über die Bodenpassage in dafür vorgesehene Versickerungsmulden gereinigt,
- In der Fuß- und Radwegunterführung wird aus Sicherheitsaspekten eine Beleuchtung vorgesehen

U. 2.5 Maßnahmen, mit denen erhebliche Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder kompensiert werden

Die üblichen Geschwindigkeitsbegrenzungen während der gesamten Bauphase schützen im gebotenen Umfang vor Verkehrsunfällen und dienen damit der Gesundheit des Menschen und dem Erhalt von Sachgütern.

Die Anwendung der allgemein anerkannten Regeln der Lärminderungstechnik führt zur Verwendung moderner und damit vergleichsweise leiser Baumaschinen. Für die Bau- und Abbrucharbeiten sind bereits in der Planung lärmarme Techniken berücksichtigt, soweit dies technisch

und wirtschaftlich möglich ist (für die Pfahlgründungen im Bereich der Widerlager werden Bohrpfähle gesetzt und für den Einbau der Spundwände werden Pressen eingesetzt, um Lärm und Erschütterungen zu reduzieren). Es ist darüber hinaus vorgesehen, während der Bauzeit lärm-mindernde Maßnahmen wie flexible Einhausungen oder mobile Wände zu ergreifen.

Weiterhin sind folgende Maßnahmen vorgesehen, die im Einzelnen in der Unterlage 9.3 in Form von Maßnahmenblättern beschrieben sind:

- 1.1 V: Allgemeine Vermeidungsmaßnahmen zur Vermeidung baubedingter Beeinträchtigungen: Festlegung der Baustelleneinrichtungsflächen in bereits versiegelten Bereichen, ansonsten innerhalb der Planfeststellungsgrenze auf kurzfristig regenerierbaren Biotopstrukturen, Vermeidung der Inanspruchnahme von Gehölzen, Uferbereichen und Gewässern, Herstellung von temporären Nutzflächen mit Unterlage von ausreichend überständigem Geotextil und/oder Baggermatratzen, so dass kein Fremdmaterial in die unbefestigten Flächen gerät, bei Grünland Erhalt der Grasnarbe unter dem Geotextil, Einsatz von bodenschonenden Geräten, vollständiges Entfernen nicht mehr benötigter standortfremder Materialien nach Bauende und falls nötig, Tiefenlockerung und Rekultivierung genutzter Freiflächen nach Nutzungsende.
- 1.2 V: Schutz der Vegetation: Einsatz von Einzelbaumschutz gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4 im direkten Umfeld der Baustelleneinrichtungsflächen, der Arbeitsbereiche und der Fahrstreifen von Baufahrzeugen, vor Beginn der Baumaßnahmen und Einrichtung der Baustelleneinrichtungsflächen Prüfung auf Wuchs von geschützten/gefährdeten Pflanzen durch eine fachkundige Person, Ausbringen von Schutzvorrichtungen im Wuchsbereich geschützter/gefährdeter Pflanzen.
- 1.3 V_{FFH}: Vermeidung von baubedingten Beeinträchtigungen (mit artenschutzrechtlicher und FFH-gebietspezifischer Bedeutung): Nachtbauverbot inkl. Dämmerung (also 1 Stunde vor Sonnenuntergang bis 1 Stunde nach Sonnenaufgang) in der Zeit von Anfang März bis Ende August und ein Nachtbauverbot von 20 bis 7 Uhr unter der Voraussetzung gerichteter Beleuchtung mit Fokussierung auf die Baustelle im Restzeitraum, Vermeidung einer großflächigen Freilegung der Ufer sowie der Befahrung des Gewässers und der Ufer mit Baumaschinen, ggf. sind im Ufer- und Gewässerbereich Baggermatratzen zu verwenden.
- 1.4 V_{CEF}: Bauzeitenregelung: Sommerfällverbot gemäß § 39 BNatSchG in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September, Ausnahmen nur nach Genehmigung durch die zuständige Naturschutzbehörde, bei Baumfällungen innerhalb der Brutzeit vor Entfernung der Bäume Kontrolle auf Vorkommen von Höhlen und Nestern durch eine fachkundige Person, erstmalige Flächeninanspruchnahme deutlich vor beziehungsweise nach der Brutzeit (Brutzeit: Anfang März bis Ende Juli), vor Inanspruchnahme von Gehölzen ist vorsorglich eine Kontrolle auf das Vorhandensein von Fledermausquartieren und –individuen von einer fachkundigen Person durchzuführen, unmittelbar vor Abriss und möglichst vor Beginn der Nutzung von Sommerquartieren

Kontrolle potenzieller Fledermausquartiere in der Brücke durch einen Fledermaus-Sachverständigen.

- 1.5 V_{FFH}: Schutz der Varreler Bäche und ihrer Durchgängigkeit: Vermeidung der Inanspruchnahme der Varreler Bäche bis auf das erforderliche Mindestmaß durch Gründung wie bisher außerhalb des Gewässerkörpers, Vermeidung von Anstau und sonstiger Beeinträchtigung der Durchgängigkeit der Varreler Bäche, der Gewässerquerschnitt wird nicht verändert, Aufrechterhaltung der Querungsmöglichkeit unterhalb der Brücke (März bis August), Aufstellen eines Amphibienzauns in den Frühjahrsmonaten (Wanderzeit Erdkröte) durch eine qualifizierte Person in Abstimmung mit der Umweltbaubegleitung, um die Erdkröte aus dem Baufeld heraus zu halten und gleichzeitig eine Durchgängigkeit zu ermöglichen, Offenhalten des Raumes zwischen Gewässeroberfläche und Baustelle um Jagdflüge der Wasserfledermaus zu ermöglichen und eine Barrierewirkung der Baustelle zu vermeiden (mind. 4m² im Querschnitt bei Standzeit von Gerüsten), die Standzeit der Gerüste wird auf ein Minimum reduziert, eine lichte Höhe von mindestens 1m wird dabei gewährleistet, zur Vermeidung von Beeinträchtigungen für Querder, Rundmäuler und Fische wird unter Vorsorgeaspekten auf ein schlagendes Rammen verzichtet und ein erschütterungsarmes Verfahren (Ein vibrieren, Einpressen) angewendet, zur Vermeidung von Beeinträchtigungen immobiler Querder, Rundmäuler und Fische sind diese unmittelbar vor Abriss im Uferbereich mittels Elektrofischerei zu bergen und schonend in nicht betroffene Gewässerabschnitte zu verbringen, Vermeidung von Stoffeinträgen (z.B. Abbruchmaterial) in die Varreler Bäche (Nutzung von horizontal gespannten Geotextilien, Folien o.ä. oberhalb des Gewässers zum Auffangen der herabfallenden Stoffe. Diese Maßnahme wird unter Einbeziehung der Umweltbaubegleitung so gestaltet, dass keine Fallen für jagende Wasserfledermäuse entstehen können.), Zement darf nicht ins Wasser gelangen, „Technische Wässer“, die bei Bauarbeiten entstehen oder sonstiges verschmutztes Wasser dürfen ungereinigt nicht in die Varreler Bäche eingeleitet werden – die Abwässer sind ordnungsgemäß zu entsorgen bzw. vor Einleitung zu klären, ggf. anfallendes Drainagewasser muss vor Einleitung in die Varreler Bäche gefiltert werden.
- 1.6 V: Umweltbaubegleitung: Sicherstellung der Einhaltung und fachgerechten Ausführung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen 1.1 V bis 1.5 V sowie 2.2 A.

Zum Ausgleich erheblicher Beeinträchtigungen im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung und des Verlustes von nach der Baumschutzverordnung geschützten Bäumen sind folgende Maßnahmen vorgesehen, die im Einzelnen in der Unterlage 9.3 in Form von Maßnahmenblättern beschrieben sind:

- Flächige Gehölzpflanzung auf ca. 3.813 m² (Maßnahme 2.1 A),
- der verbleibende Kompensationsbedarf von 903 FÄ wird über Ersatzbaumpflanzungen von 15 standortheimischen Laubbäumen im öffentlichen Raum in den Ortsteilen Huchting und Strom kompensiert (Maßnahme 3.1 E)

- der Gehölzbestand an der Böschung hat für die höhlenbrütenden Arten Star und Gartenrotschwanz eine besondere Bedeutung. Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände werden vor Baubeginn im räumlichen Zusammenhang Nisthilfen als Ausweichhabitat angebracht (6 für den Star, 2 für den Gartenrotschwanz, s. Ausgleichsmaßnahme 2.2 A_{CEF})

U. 3 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG

Die in § 25 UVPG vorgeschriebene begründete Bewertung der Umweltauswirkungen dient der Entscheidungsvorbereitung im Planfeststellungsverfahren. Weil dieser Planfeststellungsbeschluss nur für den bremischen Teil des Ersatzneubaus des BW 443, Brücke über die Varreler Bäke im Zuge der B 75, ergeht, erfolgt auch die begründete Bewertung nach § 25 UVPG nur für den bremischen Teil des Vorhabens, wie auch die Zusammenfassende Darstellung nach § 24 UVPG lediglich für den bremischen Teil des Vorhabens erfolgt ist. Eine Berücksichtigung der Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens im Planfeststellungsbeschluss über den niedersächsischen Teil des Ersatzneubaus des Bauwerkes BW 443 erfolgt in der Gesamtbilanz der Maßnahme (siehe unter U. 3.9).

Es erfolgt in diesem Zusammenhang auch eine Bewertung der Umweltauswirkungen der wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten sowie abschließend die Darstellung der Gründe für die Auswahl der beantragten Variante im Hinblick auf ihre Umweltauswirkungen.

U. 3.1 Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, insbes. die menschliche Gesundheit

Die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens erfolgt auf Grundlage der Planfeststellungsunterlagen und der vorstehenden Ausführungen in der Zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch einschließlich der menschlichen Gesundheit werden im UVP-Bericht gemäß § 16 UVPG in Kapitel 6.1 beschrieben.

Für Baulärm ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - vom 19. August 1970 anzuwenden.

Immissionsgrenzwerte zur Einwirkung von Verkehrslärm auf die Nachbarschaft ergeben sich aus der aufgrund § 43 BImSchG erlassenen Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung-16. BImSchV).

Immissionsgrenzwerte hinsichtlich Luftschadstoffen enthält die 39. BImSchV (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft).

U. 3.1.1 Baubedingte Auswirkungen

Belastungen durch Baulärm während der Bauzeit

Als Bauzeit werden zwischen 8 und 12 Monaten je Teilbauwerk für den Abriss und den Neubau angenommen.

Es wurde eine Baustellenlärmprognose (Unterlage 17.2.2) über die zu erwartenden Geräuschemissionen während der lärmintensivsten Arbeiten auf der Baustelle erstellt. Die Geräuschemissionsbelastung wurde anhand der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) beurteilt.

Zwar sind im normalen Baustellenbetrieb keine Überschreitungen der Immissionsrichtwerte zu erwarten, jedoch wird es lärmintensive Verbau- und Abbrucharbeiten mit teilweise deutlichen Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm am Tag (7-20 Uhr) geben. Nachtarbeit ist ausgeschlossen.

Es ist von Seiten der Vorhabenträgerin vorgesehen und auch über die mit diesem Beschluss verfügten Nebenbestimmungen sichergestellt, dass lärmmindernde Maßnahmen ergriffen werden. So sind lärmintensive Bauarbeiten auf 8 Stunden am Tag zu beschränken. Bei der Auswahl der eingesetzten Bau- und Abbruchtechnik wurden bereits lärmarme Techniken berücksichtigt: die Pfähle der Widerlager werden als Bohrpfähle statt Rammpfähle ausgeführt, Spundwände werden lärm- und vibrationsarm eingebaut. Mobile Lärmschutzwände sind als Abschirmmaßnahmen vorgesehen. Es wird zudem ein Baustellen-Monitoring und eine Anwohnerinformation geben, so dass insgesamt festzustellen ist, dass der Baustellenlärm so weit wie möglich vermindert wird und aufgrund der zeitlich begrenzten Auswirkungen als zumutbar zu bewerten ist.

Schädliche Umwelteinwirkungen in Form von Luftschadstoffen, Lärm und Erschütterungen während der Bauphase, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, werden bei Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen verhindert und soweit sie nicht vermeidbar sind, auf ein Mindestmaß beschränkt.

Die Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahme sind zeitlich begrenzt und werden durch die verfügten Nebenbestimmungen soweit wie möglich verhindert oder auf ein den Umständen entsprechendes Mindestmaß minimiert. Insgesamt sind die Belästigungen der Anwohner für die Dauer der Bauzeit tolerierbar.

Die Vorhabenträgerin hat verbindlich zugesichert, dass die während der Bauzeit eingesetzten Baumethoden, Baufahrzeuge, -geräte und -maschinen dem aktuellen Stand der Technik entsprechen werden. Zum Schutz der Umwelt vor schädlichen Einwirkungen durch Emissionen und Immissionen von Staub, anderen Luftschadstoffen und Lärm sowie zur Vorbeugung des Entstehens dieser schädlichen Umwelteinwirkungen sind die einschlägigen Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sowie der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm in den zum Zeitpunkt der Bauausführung geltenden Fassungen zu beachten.

Aufgrund der einzuhaltenden Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen sowie der überwiegenden Einhaltung der AVV Baulärm sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen der Baumaßnahmen auf das Schutzgut Mensch zu erwarten.

U. 3.1.2 Betriebsbedingte Auswirkungen durch Lärm

Gesetzliche Umweltaanforderungen zur Bewertung sind die §§ 41, 42 und 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG).

Bewertungskriterien sind die Anforderungen der gemäß § 43 BImSchG erlassenen Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie der RLS 90.

Die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens erfolgt auf Grundlage der Planfeststellungsunterlagen und der vorstehenden Ausführungen in der Zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens.

Insgesamt wird sich die Lärmbetroffenheit der Anwohner nicht verändern. Im Sinne der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) handelt es sich bei dem geplanten Ersatzneubau der Brücke (BW 443) nicht um eine wesentliche Änderung, so dass kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen entsteht

Da sich die Lärmbetroffenheit der Anwohner nicht verändert, entstehen durch das geplante Vorhaben keine betriebsbedingten erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch.

U. 3.1.3 Auswirkungen durch Luftschadstoffe

Gesetzliche Umweltaanforderung zur Bewertung ist das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG).

Bewertungskriterien sind die Anforderungen der 39. Bundesimmissionsschutz-Verordnung (39. BImSchV - Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft).

Die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens erfolgt auf Grundlage der Planfeststellungsunterlagen und der vorstehenden Ausführungen in der Zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens.

Der Schutz der Umwelt vor schädlichen Einwirkungen durch Emissionen und Immissionen von Staub und anderen Luftschadstoffen während der Bauarbeiten sowie zur Vorbeugung des Entstehens dieser schädlichen Umwelteinwirkungen wird durch die einschlägigen Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sowie die mit diesem Beschluss verfügten Nebenbestimmungen sichergestellt. Die Filterfunktion der Böschungen der Bundesstraße für Stäube und Schadstoffe wird durch den geringen Umfang der Gehölzrodungen nur marginal beeinträchtigt. Aufgrund der im Wesentlichen unveränderten lufthygienischen Situation sind keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen durch Luftschadstoffe auf das Schutzgut Mensch zu erwarten.

U. 3.2 Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt

Gesetzliche Umweltaanforderungen zur Bewertung sind die §§ 13 bis 17, 30, 37 ff. und 44 ff. des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) sowie die Verordnung zum Schutze des Baumbestandes im Lande Bremen (Baumschutzverordnung).

Bewertungskriterium ist die Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen.

Die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Pflanzen, Tiere und die biologische Vielfalt erfolgt auf Grundlage der Planfeststellungsunterlagen und der vorstehenden Ausführungen in der Zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens.

Das Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des vgl. Gesetzes dar.

Durch die geplanten Vermeidungs- sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wird gewährleistet, dass Beeinträchtigungen vermindert oder vermieden werden und unvermeidbare Beeinträchtigungen der Werte und Funktionen der Pflanzen- und Tierwelt im Naturhaushalt in dem vom Eingriff betroffenen Raum in möglichst gleicher Art und Weise wiederhergestellt und ausgeglichen werden.

Die Konfliktdanalyse ergibt für den Bremer Landesbereich eine Beeinträchtigung der Biotopfunktion sowie der Habitatfunktion mit besonderer Bedeutung für Star und Gartenrotschwanz. Der Verlust der Gehölzbestände beidseits der Böschung ist als erhebliche Beeinträchtigung für das Landschaftsbild zu werten. Weitere Funktionen besonderer Bedeutung werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt oder sind nicht erheblich. Funktionen allgemeiner Bedeutung werden in Bremen über den Basis-Kompensationsbedarf, welcher sich aus der Anwendung des Biotopwertverfahrens ergibt, berücksichtigt. Unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Wiederherstellung im Baufeld und der Maßnahme 2.1 A, die eine flächige Bepflanzung der Böschung auf ca. 3.813 m² vorsieht, verbleibt ein Kompensationsbedarf von 903 [FÄ] m², der zusätzlich zu kompensieren ist. Die naturschutzfachliche Begründung und detaillierte Beschreibung der Einzelmaßnahmen kann den Maßnahmenblättern (Unterlage 9.3) entnommen werden. Ihre Lage ist in dem Maßnahmenübersichtsplan (Unterlage 9.1) und dem Maßnahmenplan (Unterlage 9.2) dargestellt.

Der verbleibende Kompensationsbedarf wird über Ersatzbaumpflanzungen im öffentlichen Raum im Stadtgebiet Bremen in den Ortsteilen Huchting und Strom kompensiert (Maßnahme 3.1 E. Durch die Pflanzung von 15 Bäumen kann das Kompensationsdefizit vollständig kompensiert werden. Die Pflanzung sowie die dauerhafte Unterhaltung dieser Ersatzpflanzungen ist durch die Vorgaben der Naturschutzbehörde sowie die entsprechenden Nebenbestimmungen dieses Beschlusses sichergestellt.

Der Gehölzbestand an der Böschung hat für die höhlenbrütenden Arten Star und Gartenrotschwanz eine besondere Bedeutung. Nach Beendigung der Bauarbeiten werden die beeinträchtigten Gehölzflächen an der Böschung wieder neu mit Gehölzen bepflanzt (Maßnahme 2.1 A). Bis sich die Neupflanzungen jedoch wieder zu Höhlenbäumen entwickelt haben, wird es länger als 5 Jahre dauern. Vor diesem Hintergrund und zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ist deshalb für den Star und Gartenrotschwanz vorgesehen, vor Baubeginn in

räumlichem Zusammenhang Nisthilfen als Ausweichhabitat anzubringen (6 für den Star, 2 für den Gartenrotschwanz, siehe Ausgleichsmaßnahme 2.2 A_{CEF}).

Unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahmen verbleiben keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen.

Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Folgende Maßnahmen, die bei der Planung des Ersatzneubaus des Bauwerkes BW 443, Brücke über die Varreler Bäke im Zuge der B 75, berücksichtigt wurden, führen zu einer Vermeidung und Minimierung der Eingriffswirkungen und zum Ausgleich erheblicher Beeinträchtigungen im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung und des Verlustes von nach der Baumschutzverordnung geschützten Bäumen. Diese Maßnahmen sind im Einzelnen in der Unterlage 9.3 in Form von Maßnahmenblättern beschrieben.

- Maßnahme 1.1 V – Allgemeine Vermeidungsmaßnahmen (u.a. fachgerechte Durchführung der Bauarbeiten nach geltenden Standards und Vorschriften, Vermeidung der Verunreinigung von Boden und Wasser)
- Maßnahme 1.2 V - Schutz der Vegetation (u.a. Einzelbaumschutz, Kontrolle auf geschützte Pflanzen)
- Maßnahme 1.3 V_{FFH} – Vermeidung von baubedingten Beeinträchtigungen (u.a. Nachtbauverbot inkl. Dämmerung, Vermeidung einer großflächigen Freilegung der Ufer sowie der Befahrung des Gewässers und der Ufer mit Baumaschinen)
- Maßnahme 1.4 V_{CEF} – Bauzeitenregelung (u.a. Sommerfällverbot, erstmalige Flächeninanspruchnahme deutlich vor bzw. nach der Brutzeit, Kontrolle auf das Vorhandensein von Fledermausquartieren und –individuen vor Brückenabriss bzw. Inanspruchnahme von Gehölzen)
- Maßnahme 1.5 V_{FFH} – Schutz der Varreler Bäke und ihrer Durchgängigkeit (u.a. Vermeidung von Stoffeinträgen, Vermeidung der Beeinträchtigung von Individuen, insbesondere Fische/Rundmäuler und Fledermäuse)
- Maßnahme 1.6 V - Umweltbaubegleitung: Sicherstellung der Einhaltung und fachgerechten Ausführung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen 1.1 V bis 1.5 V sowie 2.2 A_{CEF}

Kompensationsmaßnahmen

- Ausgleichsmaßnahme 2.1 A – Flächige Gehölzpflanzung auf ca. 3.813 m²
- Ausgleichsmaßnahme 2.2 A_{CEF} –Vor Baubeginn werden im räumlichen Zusammenhang Nisthilfen als Ausweichhabitat angebracht (6 für den Star, 2 für den Gartenrotschwanz)
- Ersatzmaßnahme 3.1 E - Ersatzbaumpflanzungen von 15 standortheimischen Laubbäumen im öffentlichen Raum in den Ortsteilen Huchting und Strom

Die Planung der Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt die Anforderungen der Eingriffsregelung an funktionsbezogene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (§ 15 BNatSchG).

Auswirkungen auf geschützte Bäume

Gesetzliche Umweltaanforderung zur Bewertung ist der § 29 BNatSchG.

Bewertungskriterium ist die Verordnung zum Schutze des Baumbestandes im Lande Bremen (Baumschutzverordnung).

Die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf geschützte Bäume erfolgt auf Grundlage der Planfeststellungsunterlagen und der vorstehenden Ausführungen in der Zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens.

Im geplanten Trassenbereich des Bauwerkes BW 443, Brücke über die Varreler Bäche im Zuge der B 75, kommen nach der bremischen Baumschutzverordnung geschützte Gehölze vor. Durch die geplante Baumaßnahme müssen auf Bremer Gebiet 9 Bäume gefällt werden, die nach der Baumschutzverordnung geschützt sind. Auf der bremischen Landesseite werden unter Berücksichtigung der Abstandskriterien der „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme“ (RPS) auf der Maßnahmenfläche 2.1 A mindestens 14 standortheimische Laubbäume mit STU 16-18, zuzüglich Heister und Sträucher gepflanzt.

Die Kompensation der geschützten Bäume erfolgt gemäß Vorgabe der Naturschutzbehörde durch die Pflanzung von 8 Eichen sowie 3 Feldahorn und 2 Schwarz-Erlen auf der Maßnahmenfläche 2.1 A. Da die Pflanzung von 14 Bäumen vorgesehen ist, ergibt sich ein Baum als Überschuss. Es soll, wenn es von den Standortverhältnissen möglich ist, hier auch ein großkroniger Baum gepflanzt werden (Eiche, Spitzahorn oder Hainbuche). Darüber wird der Eingriff in den geschützten Baumbestand vollständig kompensiert.

Unter Berücksichtigung der Kompensationsmaßnahme (Maßnahme 2.1 A) verbleiben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen.

Fledermäuse

Der betrachtete Abschnitt entlang der Varreler Bäche nördlich und südlich des Brückenbauvorhabens stellt für die vorherrschenden Arten Zwergfledermaus, Breitflügelfledermaus, Wasserfledermaus und Großer Abendsegler ein regelmäßig genutztes Jagdgebiet dar. Die Wasserfledermaus ist jedoch die einzige, für die eine Durchgängigkeit direkt über dem Wasserkörper essenziell ist. Die Standzeit der während der Abbrucharbeiten vorgesehenen Gerüste wird auf ein Minimum reduziert. Es wird eine lichte Höhe von mindestens 1 m gewährleistet, ein Mindestquerschnitt von $>4 \text{ m}^2$ wird eingehalten. Da Wasserfledermäuse in sehr geringer Flughöhe jagen, wird durch die während der Standzeit des Schutzgerüsts temporär verringerte Durchflughöhe das Jagdgebiet nicht erheblich beeinträchtigt.

Unter Berücksichtigung des Nachtbauverbotes (inkl. Dämmerung von Anfang März bis Ende August) der Vermeidungsmaßnahme 1.3 V_{FFH} sind keine erheblichen baubedingten Auswirkungen auf die Fledermäuse durch Lärm- und vor allem Lichtemissionen zu erwarten.

Aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahme 1.4 V_{CEF} (Bauzeitenregelung) wird im Rahmen einer Umweltbaubegleitung (1.6 V) unmittelbar vor dem Rückbau der bestehenden Brücke sichergestellt, dass eine Verletzung oder Tötung von Fledermäusen vermieden wird.

Zur Reduzierung der Barrierewirkung des Brückenbauwerks auf die Fledermäuse wird auf eine Beleuchtung unterhalb des Brückenbauwerks im Bereich der Unterführung des Gewässers verzichtet und die Beleuchtung der Fuß- und Radwegunterführung in einer emissionsarmen Variante ausgeführt.

Die projektimmanenten Vermeidungsmaßnahmen zur Beleuchtung tragen dazu bei, dass eine anlagebedingte Störung der Habitatfunktionen vermieden wird.

Unter Berücksichtigung der o.g. Vermeidungsmaßnahmen 1.4 V_{CEF} und 1.5 V_{FFH} sowie der projektimmanenten Maßnahmen sind keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen auf Fledermäuse zu erwarten.

Europäische Vogelarten

Die im Untersuchungsgebiet erfassten wild lebenden Vogelarten zählen zu den europäischen Vogelarten und sind damit besonders geschützte Arten nach § 7 (2) Nr. 13 BNatSchG.

Das Artenspektrum an Brutvögeln ist in Anbetracht der Lebensraumstruktur unterdurchschnittlich. Die einzigen festgestellten gefährdeten Arten gemäß Rote Liste 2015 sind Star und Grauschnäpper. Auf der Vorwarnliste stehen Gartenrotschwanz, Haussperling, Stieglitz, Kernbeißer und Goldammer. Unter der Voraussetzung, dass die Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit stattfindet, kann die Brutvogelfauna die Brutplatzsuche auf die Veränderung im Raum anpassen. Nistplatztreue Arten, welche traditionelle Nestorte wiederholt aufsuchen, sind im Vorhabenbereich nicht festgestellt worden. Die Arten Star und Gartenrotschwanz haben als Höhlen- und Halbhöhlenbrüter jedoch eine besondere Bedeutung. Durch die Rodung im Böschungsbereich werden Habitatbäume erheblich beeinträchtigt.

Für den Star und Gartenrotschwanz werden deshalb vor Baubeginn im räumlichen Zusammenhang vorsorglich Nisthilfen als Ausweichhabitat angebracht (6 für den Star, 2 für den Gartenrotschwanz, siehe Maßnahme 2.2 A_{CEF}).

Vor dem Hintergrund, dass die Flächen im Vorhabenbereich wieder hergestellt werden, die Böschung neu bepflanzt wird sowie unter Berücksichtigung der Maßnahme 2.2 A_{CEF} und dass gleiche Habitate in der unmittelbaren Umgebung vorhanden sind, wodurch temporär ein Ausweichen möglich ist, ergibt sich durch den Flächenverlust keine erheblich nachteilige Umweltauswirkung für die europäischen Vogelarten.

Libellen

Da im direkten Umfeld des Vorhabenbereichs große Bestände mit trockenen bis feuchten Stauden- und Ruderalfluren (ca. 3.460 m²) davon ca. 827 m² „Bach- und sonstige Uferstaudenflur / Halbruderale Gras- und Staudenflur feuchter Standorte“ als Ausweichhabitate vorhanden sind und der Eingriff nur temporär erfolgt und der betroffene Biotoptyp eine hohe Regenerationsfähigkeit aufweist, ist nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung auszugehen. Erheblich nachteilige Umweltauswirkungen auf Libellenhabitate sind somit nicht zu prognostizieren.

Amphibien

Unter Berücksichtigung der o.g. Vermeidungsmaßnahme 1.5 V_{FFH} sind keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen auf Amphibien zu erwarten.

Fische und Rundmäuler

Es sind keine Baumaßnahmen im Gewässer geplant. Die Varreler Bäke selbst wird in ihrem Verlauf nicht verändert und nicht in Anspruch genommen. Das Einbringen der Spundbohlen zur Baugrubensicherung nimmt im Verhältnis zum Wanderzeitraum und der Aktivitätsphase der Rundmaularten und Fische nur wenige Tage in Anspruch. Als Einbringverfahren für die Spundbohlen ist das Einpressen vorgesehen (Startbohlen sind einzuvibrieren). Durch die erschütterungsarmen Verfahren können Auswirkungen durch Lärm und Erschütterung auf die Fische und Rundmäuler auf ein Mindestmaß reduziert werden (siehe 1.5 V_{FFH}). Darüber hinaus ist zur Vermeidung von Stoffeinträgen in die Varreler Bäke (z. B. Abbruchmaterial) eine Schutzebene vorgesehen (siehe 1.5 V_{FFH}).

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen und Störung immobiler Querder, Rundmäuler und Fische werden diese unmittelbar vor Abriss im Uferbereich mittels Elektrofischerei geborgen und schonend in nicht betroffene Gewässerabschnitte verbracht.

Durch die Verwendung eines erschütterungsarmen Verfahrens und dadurch, dass die Arbeiten im Verhältnis zum Wanderzeitraum und der Aktivitätsphase der Rundmaularten und Fische auf wenige Tage begrenzt sind sowie die insgesamt vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen unter 1.3 V_{FFH} und 1.5 V_{FFH}, werden erhebliche Störungen vermieden. Erhebliche Auswirkungen durch weitere lärmintensive Arbeiten (Rückbau der bestehenden Überbauten und Widerlager) auf den Wasserkörper sind nicht zu erwarten, da durch diese Arbeiten kein direkter Kontakt zum Boden oder Gewässer besteht. Die Arbeiten finden tagsüber statt. Sollte es tagsüber zu Vergrämung durch die Bauarbeiten kommen, können die Fische außerhalb der Arbeitszeiten passieren. Die Passierbarkeit während der Hauptwanderzeit wird demnach durch die Bautätigkeit nicht eingeschränkt.

Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf die Fischfauna und Rundmäuler sind somit nicht zu erwarten.

Artenschutz

Die Artenschutzrechtliche Beurteilung erfolgt in Unterlage 19.1.1 in Kapitel 7.

Für die festgestellten besonders geschützten Arten (Vögel, Fledermäuse), zu denen auch die streng geschützten Arten zählen, werden unter Berücksichtigung der Umsetzung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie der CEF-Maßnahme keine Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG ausgelöst.

Voraussetzung im Zusammenhang mit den relevanten Arten ist, dass die projektimmanenten Vermeidungsmaßnahmen berücksichtigt werden.

Die projektimmanenten Vermeidungsmaßnahmen für das geplante Vorhaben sind im Landschaftspflegerischen Fachbeitrag (Unterlage 19.1.1) in den Kapiteln 3.2, 3.3, 3.4 und 4.2 ausführlich dargestellt und werden – entsprechend der Angaben der Vorhabenträgerin und durch entsprechende Nebenbestimmungen in diesem Beschluss - Bestandteil der Ausschreibung zur Bauausführung, so dass ihre Umsetzung damit gesichert ist. Bei Durchführung der im landschaftspflegerischen Fachbeitrag dargestellten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen stehen artenschutzrechtliche Belange dem Vorhaben nicht entgegen.

FFH-Verträglichkeit

Die Bewertung im Rahmen der FFH-Vorprüfung (enthalten in Unterlage 19.1.1 - LBP) kommt zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen das Vorhaben das FFH-Gebiet „Bremische Ochtum“ (DE 2918-371) in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen nicht erheblich oder nachhaltig beeinträchtigt.

Die Bewertung im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung (Unterlage 19.3.1) in Niedersachsen kommt zu dem Ergebnis, dass unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen das Vorhaben das FFH-Gebiet „Untere Delme, Hache, Ochtum und Varreler Bäke (DE 2817-331) in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen nicht erheblich oder nachhaltig beeinträchtigt. Im Hinblick auf Summationswirkungen ist das Projekt „Ersatzneubau BW 3430 Brücke über die Ochtum im Zuge der A 1“ mit ausreichend konkreten Unterlagen zur FFH-Verträglichkeit bekannt. Diese führen zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen für die Schutzgüter des FFH-Gebietes.

Insgesamt ist daher festzustellen, dass der Ersatzneubau des BW 443 mit den Erhaltungszielen beider FFH-Gebiete verträglich ist.

Für den auf der Seite des Landes Bremen außerhalb des FFH-Gebietes festgestellten FFH-Lebensraumtyp nach Anhang I der FFH-RL 6430 („Bach und sonstige Uferstaudenfluren“) ist aufgrund seiner Lage in mehr als 60 m Entfernung zum Vorhabenbereich keine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten.

Die Gebänderte Prachtlibelle und die Blaue Federlibelle sind charakteristische Arten des FFH-Lebensraumtyps (LRT) 6430 „Feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen

bis alpinen Stufe“ und kommen vermutlich auch außerhalb des FFH-Gebietes vor. Auswirkungen auf den FFH-LRT einschließlich der charakteristischen Arten sind unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen 1.3 V_{FFH} sowie 1.5 V_{FFH} nicht zu erwarten. Weitere Arten des Anhangs II der FFH-RL wurden außerhalb des FFH-Gebietes im Untersuchungsbereich des Vorhabens nicht nachgewiesen und sind potentiell nicht zu erwarten.

Biologische Vielfalt

Durch den geplanten Ersatzneubau des Bauwerkes BW 443, Brücke über die Varreler Bäke im Zuge der B 75, wird die biologische Vielfalt nicht beeinträchtigt. Unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen ist eine Abnahme der Artenpopulation nicht zu erwarten. Es handelt sich bei den betroffenen Arten überwiegend um auch außerhalb des Planungsgebietes weit verbreitete Spezies.

Zusammenfassend ist daher auf Grundlage der vorstehenden Ausführungen festzustellen, dass durch die geplante Baumaßnahme keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen sowie die biologische Vielfalt, zu erwarten sind.

U. 3.3 Auswirkungen auf das Schutzgut Boden und Fläche

Gesetzliche Umweltaanforderungen zur Bewertung sind die §§ 13 bis 17 BNatSchG sowie § 4 (1) des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG).

Bewertungskriterium ist die Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen.

Die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden erfolgt auf Grundlage der Planfeststellungsunterlagen, den Ausführungen im UVP-Bericht des Vorhabens und der vorstehenden Ausführungen in der Zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens.

Da keine Böden besonderer Bedeutung vorkommen, wird die Beeinträchtigung von Böden auf der Bremer Landesseite über die Biotopfunktion berücksichtigt. Der Flächenbedarf in Bremen beträgt 8.476 m². Mit der Vermeidungsmaßnahme 1.1 V werden baubedingte Beeinträchtigungen der Bodenfunktion vermieden.

Es verbleiben nach Abschluss der Maßnahme keine erheblichen und bleibenden Beeinträchtigungen des Bodens als Bestandteil des Naturhaushaltes nach § 14 BNatSchG.

U. 3.4 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Gesetzliche Umweltaanforderungen zur Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind das Bremische Wassergesetz (BremWG), das Wasserhaushaltsgesetz (WHG), die Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) sowie die §§ 13 bis 17 BNatSchG.

Bewertungskriterium ist die Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen sowie die Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-Ew), Ausgabe 2005.

Die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser erfolgt auf Grundlage der Planfeststellungsunterlagen, den Ausführungen im UVP-Bericht des Vorhabens sowie des Fachbeitrages zur WRRL (Wasserrahmenrichtlinie) und der vorstehenden Ausführungen in der Zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens.

Eine Verschlechterung des ökologischen und chemischen Zustands gemäß § 27 WHG bzw. gemäß den Vorgaben der EG-Wasserrahmenrichtlinie ist nicht zu erwarten. Mit dem Vorhaben „Ersatzneubau des BW 443, Brücke über die Varreler Bäche im Zuge der B 75“ sind ferner keine negativen Auswirkungen auf die Bewirtschaftungsziele der WRRL gemäß § 27, § 47 sowie § 44 WHG zu erwarten, die Grundsätze der EG-WRRL werden nicht gefährdet.

Im Hinblick auf die Grundwasserneubildungsrate und den Gewässerschutz sieht das Entwässerungskonzept vor, anfallendes Straßenoberflächenwasser von versiegelten Flächen vorrangig durch Versickerung dem Untergrund vor Ort zuzuführen. Damit ist ein wesentlicher ökologischer Beitrag zur Sicherung der Grundwasserneubildung gewährleistet, indem das anfallende Straßenoberflächenwasser im Bilanzgebiet verbleibt. Es entsteht keine erhebliche Beeinträchtigung der Grundwasserschutzfunktion.

Eine anlage- und baubedingte Inanspruchnahme der Varreler Bäche findet für den Ersatzneubau der Brücke nicht statt. Es verbleibt ein ausreichender, freier Wasserkörper. Die lineare Durchgängigkeit bleibt erhalten. Bei einem sich ankündigenden Hochwasserereignis während der Bauzeit wird die Schutzebene zurückgebaut.

Zusammenfassend ist daher auf Grundlage der vorstehenden Ausführungen festzustellen, dass unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahme 1.5 V_{FFH} (Schutz der Varreler Bäche und ihrer Durchgängigkeit) durch die geplante Baumaßnahme keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten sind.

U. 3.5 Auswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima

Gesetzliche Umweltaanforderungen zur Bewertung sind die §§ 13 bis 17 BNatSchG.

Bewertungskriterium ist die Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen.

Die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Luft und Klima erfolgt auf Grundlage der Planfeststellungsunterlagen, der Ausführungen im UVP-Bericht des Vorhabens und der vorstehenden Ausführungen in der Zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens.

Der Schutz der Umwelt vor schädlichen Einwirkungen durch Emissionen und Immissionen von Staub und anderen Luftschadstoffen während der Bauarbeiten sowie zur Vorbeugung des Entstehens dieser schädlichen Umwelteinwirkungen wird durch die einschlägigen Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sowie die mit diesem Beschluss verfüigten Nebenbestimmungen sichergestellt.

Erhebliche baubedingte Auswirkungen auf Klima und Luft sind insgesamt nicht zu erwarten. Anlagebedingte Auswirkungen sind durch den Ersatzneubau der Brücke über die Varreler Bäke ebenfalls nicht zu prognostizieren. Auch ist das Vorhaben im Hinblick auf den Klimawandel nicht von Relevanz, da sich am klimarelevanten Betrieb der B 75 durch den Ersatzneubau der Brücke nichts ändert.

Zusammenfassend ist daher auf Grundlage der vorstehenden Ausführungen festzustellen, dass durch die geplante Baumaßnahme keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf Luft und Klima zu erwarten sind.

U. 3.6 Auswirkungen auf die Landschaft

Gesetzliche Umwelanforderungen zur Bewertung sind die §§ 13 bis 17 BNatSchG.

Bewertungskriterium ist die Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen.

Die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Landschaft erfolgt auf Grundlage der Planfeststellungsunterlagen, der Ausführungen im UVP-Bericht des Vorhabens und der vorstehenden Ausführungen in der Zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens.

Zusätzliche betriebsbedingte Auswirkungen sind über die bau- und anlagebedingten Auswirkungen hinaus nicht zu erwarten, da der Betrieb auf der B 75 durch den Ersatzneubau nicht verändert wird.

Im Bereich des Vorhabens befindet sich auf der Bremer Landesseite ein Landschaftsschutzgebiet (LSG) mit Verordnung aus dem Jahr 1968. Aufgrund einer maßstabsbedingten Ungenauigkeit in der Grenzziehung des Schutzgebietes ist möglicherweise der zu rodende Gehölzbestand auf der Böschung Teil des Landschaftsschutzgebietes. Die Zulässigkeit des Vorhabens wird mit diesem Beschluss erklärt. Die Vermeidung erheblich nachteiliger Auswirkungen auf das LSG wird durch die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen und mit diesem Beschluss planfestgestellten Vermeidungsmaßnahmen 1.1 V und 1.6 V sichergestellt.

Die seitliche Ansicht des Ersatzneubaus der Brücke über die Varreler Bäke wird sich für Fußgänger und Radfahrer verändern. Es wurde eine Gestaltung gewählt, die sich ins Landschaftsbild einfügt und soweit dies bei einem technischen Bauwerk möglich ist, geringstmöglich störend wirkt.

Der Verlust der Gehölzbestände beidseits der Böschung ist als erhebliche Beeinträchtigung für das Landschaftsbild zu werten. Mit den Maßnahmen 2.1 A wird das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt. Der Ausgleich für das Landschaftsbild ist damit vollumfänglich erbracht.

Betriebsbedingte Wirkungen, d. h. dauerhafte Wirkungen, die durch den Straßenverkehr und die Unterhaltung der Brücke verursacht werden, entstehen nicht, da der Betrieb der B 75 durch den Ersatzneubau nicht verändert wird.

Die baubedingte visuelle und akustische Beeinträchtigung durch die Baustelle (Baufahrzeuge, Baugerüste, Lärm, etc.) ist zeitlich befristet (ca. 8 bis 12 Monate je Teilbauwerk) und daher auch vor dem Hintergrund der Vorbelastung nicht als erheblich zu werten. Während der Bauzeit werden lärmindernde Maßnahmen ergriffen. Eine besondere Bedeutung für landschaftsgebundene Erholungsfunktion liegt nicht vor und kann somit nicht beeinträchtigt werden.

Zusammenfassend ist daher auf Grundlage der vorstehenden Ausführungen festzustellen, dass durch die geplante Baumaßnahme keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft zu erwarten sind.

U. 3.7 Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter

Schutzvorschrift für Kulturgüter ist das Gesetz zur Pflege und zum Schutz der Kulturdenkmäler (DSchG).

Im Trassenbereich des geplanten Ersatzneubaus des Bauwerkes BW 443, Brücke über die Varreler Bäke im Zuge der B 75, und dessen Umfeld sind Kulturdenkmäler sowie kulturhistorisch bedeutsame Bauwerke und Siedlungsstrukturen nicht vorhanden.

U. 3.8 Wechselwirkungen

Über die bereits beschriebenen und bewerteten Umweltauswirkungen hinaus bestehen keine Wechselwirkungen der Schutzgüter untereinander, die zu bewerten und bei der Entscheidung zu berücksichtigen sind.

U. 3.9 Gesamtbilanz der Maßnahme / Medienübergreifende Bewertung

Die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens erfolgt auf Grundlage der vorstehenden Ausführungen, der Planfeststellungsunterlagen, den Ausführungen in der Zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens nach § 24 UVPG sowie unter Berücksichtigung der Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens im Planfeststellungsbeschluss über den niedersächsischen Teil des Ersatzneubaus des Bauwerkes BW 443, Brücke über die Varreler Bäke im Zuge der B 75.

Die Alternativenprüfung und Auswahl der Vorzugsvariante begegnet auch unter spezieller Berücksichtigung von Umweltgesichtspunkten keinen Bedenken. Da es sich bei dem Vorhaben um den Ersatzneubau des BW 443, Brücke über die Varreler Bäke im Zuge der B 75, handelt, waren

keine Standortalternativen zu prüfen. Ein Erhalt des vorhandenen Bauwerks (Nullvariante) ist nicht möglich, weil die statische Berechnung gemäß Nachrechnungsrichtlinie für das Bauwerk besorgniserregende Defizite ergab. Sie ist abgängig und muss dringend ersetzt werden. Die Instandsetzung von Bauwerken mit dem vorliegenden Schadensbild ist unter technisch-wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht möglich.

Die untersuchten Varianten der Bauwerksgestaltung und -konstruktion weisen hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit keine entscheidungserheblichen Unterschiede auf. Aus Umweltsicht sind dementsprechend ausschließlich die bauzeitlichen Verkehrsführungsvarianten relevant. Die zur Ausführung ausgewählte Variante 3 ist auch aus Umweltsicht vorzugswürdig, weil die Baumaßnahme hierbei vollständig im verkehrlich vorbelasteten Bereich der Bestandstrasse erfolgt. Eine Inanspruchnahme wertgebender Elemente findet nicht statt. Es sind ausschließlich Störwirkungen im Zuge des Baustellenbetriebes zu erwarten. Die Verkehrsprognose hat ergeben, dass die bauzeitliche Verkehrsführung nicht zu massiven Verkehrsverlagerungen führen wird, sondern über die 2streifige Umfahrung abwickelbar ist.

Die Verkehrsführungsvariante 4 hätte aufgrund der bauzeitlichen Sperrung der B 75 noch etwas geringere Auswirkungen auf die Umwelt im direkten Vorhabenbereich, da sich durch die temporäre Streckenstilllegung der B 75 Entlastungseffekte der angrenzenden Flächen ergeben. Allerdings würden sich starke Verkehrsverlagerungen auch in Straßen mit dichter Wohnbebauung ergeben. Diese massive Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch, insbes. der menschlichen Gesundheit, durch Lärm und Luftschadstoffe führte zurecht zur Abwertung dieser Variante. Die Varianten 1 und 2 waren auch aus Umweltgesichtspunkten auszuschneiden, da sie eine nördlich bzw. südlich des bestehenden Brückenbauwerks gelegene Querung vorsehen, mit der eine Inanspruchnahme wertgebender Elemente verbunden wäre.

Mit dem Ersatzneubau des Bauwerkes BW 443, Brücke über die Varreler Bäke im Zuge der B 75, sind Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 UVPG durch die dargestellten Wirkfaktoren, wie z.B. Lärm, Schadstoffe und Versiegelung des Bodens, verbunden. Auftretende negative Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter werden entweder als nicht erheblich bewertet, werden durch geeignete Schutzmaßnahmen – wie bei Lärm – reduziert oder können durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 15 (2) und (6) BNatSchG kompensiert werden. Dies betrifft ebenso die Wechselwirkungen der Schutzgüter untereinander.

Es wird ferner durch Auflagen Vorsorge getroffen, dass die Auswirkungen auf die Schutzgüter so gering wie möglich gehalten werden. Durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen ist gewährleistet, dass vermeidbare Beeinträchtigungen unterlassen werden bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die beeinträchtigten Funktionen des Ökosystems in gleicher oder ähnlicher Weise wiederhergestellt werden und keine dauernden Beeinträchtigungen bleiben.

In dem parallel ergehenden Planfeststellungsbeschluss der niedersächsischen Planfeststellungsbehörde ergibt sich eine entsprechende Bewertung der Maßnahme, so dass die vorstehende Gesamtbilanz für alle Umweltauswirkungen des geplanten Ersatzneubaus der Brücke insgesamt, also in beiden Bundesländern, gilt.

Die Bewertung nach § 25 UVPG erfolgte entsprechend dem Gemeinsamen Erlass des Senators für Umweltschutz und Stadtentwicklung, des Senators für das Bauwesen, des Senators für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie und des Senators für Häfen, Schifffahrt und Außenhandel über die Zusammenarbeit von Verwaltungsbehörden bei der Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen vom 09. Juli 1992 im Benehmen mit der Verfahrens-Leitstelle.

IV

Gesamtabwägung

Der Plan für den Ersatzneubau des Bauwerkes BW 443, Brücke über die Varreler Bäke im Zuge der B 75, war gemäß § 17 FStrG mit den Änderungen sowie den verfügbaren Nebenbestimmungen festzustellen.

Die Planfeststellung konnte gem. § 17 FStrG in Verbindung mit § 74 BremVwVfG nach Würdigung aller öffentlich-rechtlichen und privaten Belange mit den verfügbaren Nebenbestimmungen erfolgen, da das Vorhaben im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt und dieses den Interessen und Rechten Dritter und sonstigen Belangen vorgeht.

Die festgestellte Straßenplanung entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung und dem Abwägungsgebot. Sie ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt. Es werden von ihr die in dem Bundesfernstraßengesetz und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote berücksichtigt.

Die eingehende Überprüfung und Abwägung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange hat ergeben, dass bei dem Vorhaben der Ausgleich zwischen den betroffenen Belangen entsprechend deren objektiven Gewichtung erfolgt ist.

Die Brücke über die Varreler Bäke im Zuge der B 75, Bauwerk BW 443, erfüllt im Bremer Straßennetz eine verkehrsmäßig sehr wichtige Verbindungsfunktion mit dem überregionalen Verkehrsnetz. Aufgrund der sehr großen Verkehrsbelastung auf der Bundesstraße 75 besteht an einer dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entsprechenden Infrastruktur ein besonders hohes öffentliches Interesse.

Demgegenüber müssen entgegenstehende Interessen zurücktreten. Soweit es geboten war, sind diese im Rahmen von Auflagen und Planänderungen besonders berücksichtigt worden.

Während der Bauphase ist durch die verfügten Nebenbestimmungen sichergestellt, dass keine unzumutbaren Belastungen der Anwohner auftreten werden.

Dem naturschutzgesetzlichen Vermeidungs- und Verminderungsgebot bei Eingriffen sowie der Ausgleichspflicht unvermeidbarer Eingriffe wird durch die landschaftspflegerische Begleitplanung und ergänzenden Regelungen Rechnung getragen. Verbleibende unvermeidbare nachteilige Auswirkungen erfordern auch zusammengenommen über die in den Planfeststellungsunterlagen vorgenommenen Änderungen und verfügten Nebenbestimmungen hinaus keine weiteren Änderungen oder einen Verzicht auf das Vorhaben.

Nach dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung steht das Vorhaben mit den gesetzlichen Erfordernissen einer wirksamen Umweltvorsorge im Einklang. Verbleibende unvermeidbare nachteilige Auswirkungen erfordern auch zusammengenommen über die in den Planfeststellungsunterlagen vorgenommenen Änderungen und verfügten Nebenbestimmungen hinaus keine weiteren Änderungen oder einen Verzicht auf das Vorhaben.

Zusammenfassend kommt die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung dieser Umstände zu dem Ergebnis, dass die Planung mit den Änderungen und den verfügten Nebenbestimmungen in sich ausgewogen ist und somit in der beantragten Form festgestellt werden kann. Wie dargelegt ist dabei aufgrund des schlechten Zustands der Brücke allein aus Sicherheitsgründen die sofortige Vollziehbarkeit dieses Beschlusses notwendig, damit der Ersatzneubau unverzüglich beginnen kann.

V

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Oberverwaltungsgericht Bremen

Am Wall 198 in 28195 Bremen

erhoben werden.

Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der Tag der Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses durch die Behörde, mittels Postzustellungsurkunde bzw. durch öffentliche Auslegung.

Vor dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO).

Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Sie kann nach Maßgabe des § 55a VwGO iVm der Verordnung über den elektronischen Rechtverkehr im Land Bremen vom 18.12.2006 (Brem.GBl.

S. 548), zuletzt §§ 1 und 2 geändert durch Verordnung vom 11. Dezember 2017 (Brem.GBl. S. 813), auch als elektronisches Dokument bei Gericht eingereicht werden.

Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau in Bremen) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung anzugeben.

Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Dies gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße hat aufgrund der Anordnung der sofortigen Vollziehung keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 (5) Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Oberverwaltungsgericht Bremen

Am Wall 198 in 28195 Bremen

gestellt und begründet werden.

Hinweis:

Die Planunterlagen werden bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, An der Reeperbahn 2, 28217 Bremen, in der Zeit vom 24. Februar 2020 bis einschließlich 09. März 2020 nach ortsüblicher Bekanntmachung ausgelegt. Sie können dort in Raum 8.05 (8. Etage) Montag - Freitag von 10.00 – 12.30 Uhr, außerdem Montag, Mittwoch und Donnerstag von 15.30 – 17.30 Uhr und Dienstag von 14.00 – 17.00 Uhr sowie nach telefonischer Verabredung unter Telefonnr.: 361-97 33 während der Auslegungszeit eingesehen werden.

Darüber hinaus können Beschluss und Planunterlagen auf den Internetseiten der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (Bereich Verkehr/Planfeststellung) sowie des UVP-Verbundes eingesehen werden. Für die Vollständigkeit und Übereinstimmung der im Internet veröffentlichten Unterlagen mit den amtlichen Auslegungsunterlagen wird keine Gewähr übernommen. Der Inhalt der zur Einsicht ausgelegten Unterlagen ist maßgeblich.

Gemäß § 74 Abs. 4 BremVwVfG gilt der Planfeststellungsbeschluss den Betroffenen, denen er nicht gesondert zugestellt wurde, mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt, d.h. bekannt gegeben.

Im Auftrag

Groneberg



Abkürzungsverzeichnis

AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm
BremBaumschutzVO	Verordnung zum Schutze des Baumbestandes im Lande Bremen (Baumschutzverordnung)
BBodSchV	BundesBodenSchutzVerordnung
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des BundesImmissions-SchutzGesetzes
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNatSchG	Bundes Natur-Schutz-Gesetz
BremBodSchG	Bremisches Bodenschutzgesetz
Brem. GBl.	Bremisches Gesetzblatt
BremNatG	Bremisches Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege
BremUVPg	Bremisches Landesgesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
BremVwVfG	Bremisches VerwaltungsVerfahrensGesetz
BremWG	Bremisches Wassergesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BW	Bauwerk
CEF	continuous ecological functionality (ökologisch-funktionale Kontinuität)
dB(A)	Kennzeichen für <i>Dezibel</i> , dessen Wert mit der Frequenzbewertung „A“ ermittelt wurde
DIN	Deutsche Industrie Norm
EuGH	Europäischer Gerichtshof
FÄ	Flächenäquivalente
FFH	Flora-Fauna-Habitat
FStrG	BundesFernStraßenGesetz
GOK	Geländeoberkante
ha	Hektar, Maßeinheit der Fläche, 1 ha = 10.000 m ²
LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall
LAVES	Niedersächsisches Landesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LSG	Landschaftsschutzgebiet
NLStBV	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
NN	Normal Null
RAA	Richtlinie für die Anlage von Autobahnen
RASt 06	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RiFa	Richtungsfahrbahn
RLS 90	Richtlinien für Lärmschutz an Straßen
STU	Stammumfang
SKUMS	Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau
SUBV	Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
TöB	Träger öffentlicher Belange
UBB	Umweltbaubegleitung
üMw / üNN	über Mittelwasser / über Normal Null
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPg	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Vorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VwGO	VerwaltungsGerichtsOrdnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie