



Freie Hansestadt Bremen

Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr
als Oberste Landesstraßenbaubehörde

Planfeststellungsbeschluss

Planfeststellungsverfahren für den
Ausbau und die Verlegung der **B 74**
im Bereich zwischen
Farger Straße und Kreinsloger

Inhaltsverzeichnis

I	Verfügung	Seiten	1 - 2
II	Einwendungen Privater	Seiten	2 - 62
III	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	Seiten	63 - 65
IV	Wasserrechtliche Genehmigung	Seiten	65 - 67
V	Nebenbestimmungen	Seiten	67 - 69
VI	Begründung	Seite	70
VII	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	Seite	71
VIII	Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG	Seiten	71 - 77
IX	Linienführung	Seiten	77 - 79
X	Immissionsschutz	Seiten	79 - 80
XI	Grunderwerb	Seiten	80 - 81
XII	Gesamtabwägung	Seite	81
	Rechtsbehelfsbelehrung	Seite	82
	Abkürzungsverzeichnis		

Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, -55-
Oberste Landesstraßenbaubehörde
Herdentorsteinweg 49/50, 28195 Bremen

Auskunft erteilt
Frau Groneberg
Herr Andrae
Zimmer 421
T (04 21) 3 61 97 33
F (04 21) 3 61 97 38

E-mail
HGroneberg@ASV.Bremen.de
HAndrae@ASV.Bremen.de

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
671-70-02-03/7

Bremen, 29. August 2005

AUSFERTIGUNG

Planfeststellungsbeschluss

für den Ausbau und die Verlegung der B 74 im Bereich zwischen Farger Straße und Kreinsloger Baukilometer 0 + 000 - und - Baukilometer 2 + 630

I

Die Planunterlagen für den Ausbau und die Verlegung der B 74 im Bereich zwischen Farger Straße und Kreinsloger, Baukilometer 0 + 000 - und - Baukilometer 2 + 630, **werden** gemäß § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Neufassung der Bekanntmachung vom 20. Februar 2003 (BGBl. I, S. 286) zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 22.4.2005 (BGBl. I, S. 1128, 1137), in Verbindung mit den §§ 72 ff Bremisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BremVwVfG) in der Neufassung der Bekanntmachung vom 9. Mai 2003 (Brem.GBl. S. 219), einschließlich der Folgemaßnahmen mit den Änderungen und Ergänzungen (Blaueintragungen) in den Planunterlagen **festgestellt**.

ÄNDERUNGEN:

1. Verlegung der Grenze für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme gemäß Landschaftspflegerischem Begleitplan (LBP) zwischen B 74, Wasserweg und westlich der Farger Straße sowie nördlich der B 74 zwischen Richard-Taylor-Straße und Eisenbahnstrecke und westlich des Anschlusses Ermlandstraße
2. Ergänzung der Wiederherstellung einer Zufahrt zum Tanklager
3. Lärmtechnische Nachuntersuchung sowie Neuberechnung für das KTH Lüssumer Heide
4. Wegeverbindung hinter Samlandstraße 43 und 45 entfällt
5. Samlandstr. 43a ist ergänzt und bzgl. Schallschutz berechnet worden
6. Bau von Amphibiendurchlässen und Sperreinrichtungen als Amphibienschutz
7. Aktualisierte Luftschadstoffprognose von Oktober 2002 ist in die Planunterlagen eingefügt
8. Verlängerung der Lärmschutzwand im Bereich hinter Samlandstr. 43a
9. Südlicher Anschluss Farger Straße, Verschwenkung der Geh- und Radwegführung vor Farger Straße 30 und 32
10. Bauwerksverzeichnis ergänzt
11. Einvernehmenserklärung sowie Stellungnahme der Naturschutzbehörde ergänzt (Ordner 3, Anlage 12)



Dienstgebäude
Herdentorsteinweg 49/50
28195 Bremen

Eingang
Abt. Planung
Hillmannplatz 8-10
Abt. Brückenbau
Bahnhofstraße 35



Bus / Straßenbahn
Hauptbahnhof
oder Herdentor

Sprechzeiten
Mo und Do.
8:00 12:00 Uhr
weitere Termine nach tel.
Vereinbarung möglich

Geschäftsstelle:
T (0421) 361 9780
F (0421) 361 9738
E-mail office@asv.bremen.de

Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Ordner	Anlage	Seiten	Bezeichnung	Maßstab
1	1		Erläuterungsbericht mit allgemein verständlicher Zusammenfassung der Umweltauswirkungen nach § 6 UVPG	-
	2	1	Übersichtskarte	1:100.000
	3	1	Übersichtslageplan	1:5000
	4	1	Übersichtshöhenplan	1:5000/500
	6	5	Straßenquerschnitte	1:50
	7	8	Lageplan	1:500
	1.1	8	6	Höhenplan
8.1		12	Höhenplan der kreuzenden Wege	1:500/50
2	10		Bauwerksverzeichnis	1:5000
	11		Schalltechnische Untersuchung	
	11.1		Erläuterungsbericht	
	11.2		Berechnungsunterlagen	
	11.3	1	Übersichtslageplan zur Schalltechnischen Untersuchung	
	11.LuS		Luftschadstofftechnische Untersuchung	
	13		Wassertechnische Untersuchung	
	13.1		Erläuterungsbericht	
13.2		Berechnungsunterlagen		
13.4		Detailplanung Regenrückhaltebecken		
2.1	14		Grunderwerb	1:500
	14.1	9	Grunderwerbsplan	
	14.2		Grunderwerbsverzeichnis	
	15		Leistungsplan	
3	12		Landschaftspflegerischer Begleitplan Einvernehmenserklärung gem. § 13 (2) BremNatSchG Gutachtliche Stellungnahme gem. § 13 (1) BremNatSchG	1:2.500
	12.1		Erläuterungsbericht	
	12.2		Bestands- und Konfliktplan	
	12.3		Landschaftspflegerische Maßnahmen	
	12.3.1		- Übersichtsplan	
	12.3.2		- Maßnahmenpläne - Landschaftspflegerischer Begleitplan	
	12.3.3		- Schemataschnitte u. Pflanzschema - Maßnahmenkartei	
4			Variantenuntersuchung	

II

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens sind 120 private Einwendungen gegen das Planfeststellungsverfahren erhoben worden.

Über die erhobenen Einwendungen wird wie folgt entschieden:

Soweit die Einwendungen nicht durch Zusagen des Vorhabensträgers ihre Erledigung gefunden haben, werden diese zurückgewiesen.

Zu 1:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2).

Beim Neubau der B 74 einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden. Ausnahme bildet der Bereich des Knotenpunktes Farger Straße/Wilhelmshavener Straße. Dieser steht nicht im direkten Zusammenhang mit dem Neubau der B 74. Der Bauabschnitt ist gemäß Nr. 10.6 (2) der „Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes –VLärmSchR 97–“ nicht zu berücksichtigen, da die in der Lärmschutzverordnung genannten Voraussetzungen nicht zutreffen.

Aufgrund der Richtlinie für die Anlage von Straßen (RAS-L), der gegebenen Örtlichkeiten und Zwangspunkten ist die gewählte Linie der optimale Verlauf der Trasse. Folgende Zwangspunkte sind für die gewählte Linie maßgebend:

Anschluss am Baubeginn und am Bauende

Abstand zur vorhandenen Bebauung

Freigehaltener Korridor in den Bebauungsplänen

Linienführung aus den alten Planfeststellungsunterlagen (bereits getätigter Grunderwerb, Einvernehmen mit den Beteiligten hergestellt)

Plangleiche Querung der Eisenbahnlinie und Anschluss an das Gewerbegebiet Farge

Abstand zu den Kleingärten bei km 1+000

Abstand zum Naturschutzgebiet Eispohl/Sandwehen

Schichtenwasser im Bereich Eispohl/Katzenpohl

Plangleiche Kreuzung an der Turner Straße

Umspannwerk bei km 2+020

Die Entwurfselemente entsprechen der RAS-L. Haltesichtweiten sind auf der gesamten Strecke uneingeschränkt vorhanden. Eine Änderung in kurze Teilabschnitte ist nicht möglich.

In den angrenzenden Wohngebieten werden nach Fertigstellung der Maßnahme entsprechende Lösungen erarbeitet und umgesetzt. Maßnahmen im untergeordneten Netz können nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens sein. Umsetzungsmaßnahmen müssen in städtischen Programmen behandelt werden.

Der vom Vorhabensträger zugesagte Verzicht auf den Weg hinter den Grundstücken Samlandstraße wird in die Planfeststellungsunterlagen aufgenommen und ist somit Gegenstand der Planfeststellung.

Soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat, war diese zurückzuweisen.

Zu 2:

Die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastung in den Haupt- und Sammelstraßen rechtfertigen den Weiterbau der Bundesstraße 74n von der Kreinsloger bis zur Farger Straße. Der Neubau des Teilstücks der B 74 ist als vordringlicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten.

In den hoch belasteten Hauptsammelstraßen, Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50%. Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 30% mit einem sehr hohen Anteil von 9% Schwerlastverkehr. Die 1997 aktualisierte Verkehrsuntersuchung der Querschnitts- und 24-Stundenzählungen hat ergeben, dass trotz zwischenzeitlicher Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen ist, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden. Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung hat die Zunahme der Verkehrsbelastung bestätigt. Durch den Bau der B 74 werden die stark belasteten Hauptsammelstraßen entlastet und mithin die Wohnqualität in der Region verbessert.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 3:

Der Eingriff durch den geplanten Bau der Bundesstraße 74n auf Flora und Fauna ist in den Planunterlagen in Einzelheiten bilanziert. Die dadurch bedingten Ausgleichsmaßnahmen sind mit den zuständigen Fachbehörden bewertet und abgestimmt. Diese führen insgesamt zu einem Ausgleich des Eingriffs.

Der mittlere Straßenabschnitt, Bau-km 1,2 bis Bau-km 1,7 (Turner Straße), reicht mit dem ca. 1,50 m starken Straßenaufbau in den geländenahen Stauwasserhorizont des Naturschutzgebietes Eispohl/Katzenpohl hinein. Das oberflächennahe Stauwasser hat aber keinen hydraulischen Kontakt zum Hauptgrundwasserleiter. Im Rahmen der hydrologischen Stellungnahme (Unterlage 13, Ordner 2) sind die Probleme für den Wasserhaushalt untersucht und gelöst.

Die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen rechtfertigen den Weiterbau der Bundesstraße 74n von der Kreinsloger bis zur Farger Straße. Der Neubau der B 74 ist als vordringlicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten.

In den hoch belasteten Hauptsammelstraßen, Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50%. Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 30% mit einem hohen Anteil von 9% Schwerlastverkehr. Die 1997 aktualisierte Verkehrsuntersuchung der Querschnitts- und 24-Stundenzählungen hat ergeben, dass trotz zwischenzeitlicher Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen ist, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden. Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung hat die Zunahme der Verkehrsbelastung bestätigt. Durch den Bau der B 74 werden die stark belasteten Hauptsammelstraßen entlastet und mithin die Wohnqualität in der Region verbessert.

Die Planung ist mit Maßnahmen anderer Planungsträger unter raumordnerischen Gesichtspunkten abgestimmt. Neben der Verbindungsfunktion der Mittel- und Oberzentren dient die B 74 dem Berufs- und Wirtschaftsverkehr als wichtige Sammelachse für Pendlerströme. Bei der Wirkungsprognose der einzelnen Varianten sind die verkehrlichen Wirkungen wie Kraftfahrzeugverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Fußgänger- und Radverkehr untersucht worden. Die Untersuchung hat ergeben, dass die Planfeststellungsvariante 1 c positive Auswirkungen auf die Zielfelder Raumordnung und Verkehr hat. Der ÖPNV ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch die Maßnahme nicht eingeschränkt.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 4:

Die Einwendung hat sich durch Aussage der Einwenderin/Einwenders erledigt.

Zu 5:

Der Eingriff durch den geplanten Bau der Bundesstraße 74n auf Flora und Fauna ist in den Planunterlagen in Einzelheiten bilanziert. Die dadurch bedingten Ausgleichsmaßnahmen sind mit den zuständigen Fachbehörden bewertet und abgestimmt. Diese führen insgesamt zu einem Ausgleich des Eingriffs.

Der mittlere Straßenabschnitt, Bau-km 1,2 bis Bau-km 1,7 (Turner Straße), reicht mit dem ca. 1,50 m starken Straßenaufbau in den geländenahen Stauwasserhorizont des Naturschutzgebietes Eispohl/Katzenpohl hinein. Das oberflächennahe Stauwasser hat aber keinen hydraulischen Kontakt zum Hauptgrundwasserleiter. Im Rahmen der hydrologischen Stellungnahme (Unterlage 13, Ordner 2) sind die Probleme für den Wasserhaushalt untersucht und gelöst.

Die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastung in den Haupt- und Sammelstraßen rechtfertigen den Weiterbau der Bundesstraße 74n von der Kreinsloger bis zur Farger Straße. Der Neubau des Teilstücks der B 74 ist als vordringlicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten.

In den hoch belasteten Hauptsammelstraßen, Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50%. Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 30% mit einem hohen Anteil von 9% Schwerlastverkehr. Die 1997 aktualisierte Verkehrsuntersuchung der Querschnitts- und 24-Stundenzählungen hat ergeben, dass trotz zwischenzeitlicher Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen ist, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden. Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung hat die Zunahme der Verkehrsbelastung bestätigt. Durch den Bau der B 74 werden die stark belasteten Hauptsammelstraßen entlastet und mithin die Wohnqualität in der Region verbessert.

Die Planung ist mit Maßnahmen anderer Planungsträger unter raumordnerischen Gesichtspunkten abgestimmt. Neben der Verbindungsfunktion der Mittel- und Oberzentren dient die B 74 dem Berufs- und Wirtschaftsverkehr als wichtige Sammelachse für Pendlerströme. Bei der Wirkungsprognose der einzelnen Varianten sind die verkehrlichen Wirkungen wie Kraftfahrzeugverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Fußgänger- und Radverkehr untersucht worden. Die Untersuchung hat ergeben, dass die Planfeststellungsvariante 1 c positive Auswirkungen auf die Zielfelder Raumordnung und Verkehr hat. Der ÖPNV ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch die Maßnahme nicht eingeschränkt.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 6:

Die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen rechtfertigen den Weiterbau der Bundesstraße 74n von der Kreinsloger bis zur Farger Straße. Der Neubau des Teilstücks der B 74 ist als vordringlicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten.

In den hoch belasteten Hauptsammelstraßen, Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50%. Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 30% mit einem hohen Anteil von 9% Schwerlastverkehr. Die 1997 aktualisierte Verkehrsuntersuchung der Querschnitts- und 24-Stundenzählungen hat ergeben, dass trotz zwischenzeitlicher Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen ist, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden.

Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung hat die Zunahme der Verkehrsbelastung bestätigt. Durch den Bau der B 74 werden die stark belasteten Hauptsammelstraßen entlastet und mithin die Wohnqualität in der Region verbessert.

Die Planung ist mit Maßnahmen anderer Planungsträger unter raumordnerischen Gesichtspunkten abgestimmt. Neben der Verbindungsfunktion der Mittel- und Oberzentren dient die B 74 dem Berufs- und Wirtschaftsverkehr als wichtige Sammellachse für Pendlerströme. Bei der Wirkungsprognose der einzelnen Varianten sind die verkehrlichen Wirkungen wie Kraftfahrzeugverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Fußgänger- und Radverkehr untersucht worden. Die Untersuchung hat ergeben, dass die Planfeststellungsvariante 1 c positive Auswirkungen auf die Zielfelder Raumordnung und Verkehr hat. Der ÖPNV ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch die Maßnahme nicht eingeschränkt.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 7:

Aufgrund der Richtlinie für die Anlage von Straßen (RAS-L), der gegebenen Örtlichkeiten und Zwangspunkten ist die gewählte Linie der optimale Verlauf der Trasse. Folgende Zwangspunkte sind für die gewählte Linie maßgebend:

Anschluss am Baubeginn und am Bauende

Abstand zur vorhandenen Bebauung

Freigehaltener Korridor in den Bebauungsplänen

Linienführung aus den alten Planfeststellungsunterlagen (bereits getätigter Grunderwerb, Einvernehmen mit den Beteiligten hergestellt)

Plangleiche Querung der Eisenbahnlinie und Anschluss an das Gewerbegebiet Farge

Abstand zu den Kleingärten bei km 1+000

Abstand zum Naturschutzgebiet Eispohl/Sandwehen

Schichtenwasser im Bereich Eispohl/Katzenpohl

Plangleiche Kreuzung an der Turner Straße

Umspannwerk bei km 2+020

Die Entwurfsэлеmente entsprechen der RAS-L. Haltesichtweiten sind auf der gesamten Strecke uneingeschränkt vorhanden. Eine Änderung in kurze Teilabschnitte ist nicht möglich.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 8:

Der Eingriff durch den geplanten Bau der Bundesstraße 74n auf Flora und Fauna ist in den Planunterlagen in Einzelheiten bilanziert. Die dadurch bedingten Ausgleichsmaßnahmen sind mit den zuständigen Fachbehörden bewertet und abgestimmt. Diese führen insgesamt zu einem Ausgleich des Eingriffs.

Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen.

Ist ein Eingriff unumgänglich, erfolgen Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen. Die einzelnen Maßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt und im Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1, Ordner 3) ausführlich beschrieben.

Die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen rechtfertigen den Weiterbau der Bundesstraße 74n von der Kreinslogger bis zur Farger Straße. Der Neubau des Teilstücks der B 74 ist als vordringlicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten.

In den hoch belasteten Hauptsammelstraßen, Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50%. Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 30% mit einem hohen Anteil von 9% Schwerlastverkehr. Die 1997 aktualisierte Verkehrsuntersuchung der Querschnitts- und 24-Stundenzählungen hat ergeben, dass trotz zwischenzeitlicher Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen ist, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden. Eine am

14.06.2001 durchgeführte Nachzählung hat die Zunahme der Verkehrsbelastung bestätigt. Durch den Bau der B 74 werden die stark belasteten Hauptsammelstraßen entlastet und mithin die Wohnqualität in der Region verbessert.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 9:

Die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen rechtfertigen den Weiterbau der Bundesstraße 74n von der Kreinsloger bis zur Farger Straße. Der Neubau des Teilstücks der B 74 ist als vordringlicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten.

In den hoch belasteten Hauptsammelstraßen, Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50%. Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 30% mit einem hohen Anteil von 9% Schwerlastverkehr. Die 1997 aktualisierte Verkehrsuntersuchung der Querschnitts- und 24-Stundenzählungen hat ergeben, dass trotz zwischenzeitlicher Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen ist, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden. Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung hat die Zunahme der Verkehrsbelastung bestätigt. Durch den Bau der B 74 werden die stark belasteten Hauptsammelstraßen entlastet und mithin die Wohnqualität in der Region verbessert.

Durch die Erhaltung der Verbindungen über die B 74 mit Geh- und Radwegbrücken im Bereich der Richard-Taylor-Straße, dem Umspannwerk und der PKW-Brücke „Kleingärten Samlandstraße“ wird der Trennwirkung entgegengewirkt.

Restriktive Maßnahmen im untergeordneten Straßennetz sind nicht Bestandteil der Planfeststellung. Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 10:

Der Eingriff durch den geplanten Bau der Bundesstraße 74n auf Flora und Fauna ist in den Planunterlagen in Einzelheiten bilanziert. Die dadurch bedingten Ausgleichsmaßnahmen sind mit den zuständigen Fachbehörden bewertet und abgestimmt. Diese führen insgesamt zu einem Ausgleich des Eingriffs.

Als Bestandteil der Planung für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12, Ordner 3). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (BremNatSchG) erstellt und nach § 13 Abs. 2 BremNatSchG die Einvernehmenserklärung abgegeben.

Ist der Eingriff unumgänglich, erfolgen Kompensationsmaßnahmen für die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts. Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen.

Die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen rechtfertigen den Weiterbau der Bundesstraße 74n von der Kreinsloger bis zur Farger Straße. Der Neubau des Teilstücks der B 74 ist als vordringlicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten.

In den hoch belasteten Hauptsammelstraßen, Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50%. Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 30% mit einem hohen Anteil von 9% Schwerlastverkehr. Die 1997 aktualisierte Verkehrsuntersuchung der Querschnitts- und 24-Stundenzählungen hat ergeben, dass trotz zwischenzeitlicher Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen ist, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsauf-

kommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden. Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung hat die Zunahme der Verkehrsbelastung bestätigt. Durch den Bau der B 74 werden die stark belasteten Hauptsammelstraßen entlastet und mithin die Wohnqualität in der Region verbessert.

Durch die Erhaltung der Verbindungen über die B 74 mit Geh- und Radwegbrücken im Bereich der Richard-Taylor-Straße, dem Umspannwerk und der PKW-Brücke „Kleingärten Samlandstraße“ wird der Trennwirkung entgegengewirkt.

Restriktive Maßnahmen im untergeordneten Straßennetz sind nicht Bestandteil der Planfeststellung. Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 11:

Der Eingriff durch den geplanten Bau der Bundesstraße 74n auf Flora und Fauna ist in den Planunterlagen in Einzelheiten bilanziert. Die dadurch bedingten Ausgleichsmaßnahmen sind mit den zuständigen Fachbehörden bewertet und abgestimmt. Diese führen insgesamt zu einem Ausgleich des Eingriffs.

Der mittlere Straßenabschnitt, Bau-km 1,2 bis Bau-km 1,7 (Turner Straße), reicht mit dem ca. 1,50 m starken Straßenaufbau in den geländenahen Stauwasserhorizont des Naturschutzgebietes Eispohl hinein. Das oberflächennahe Stauwasser hat aber keinen hydraulischen Kontakt zum Hauptgrundwasserleiter. Im Rahmen der hydrologischen Stellungnahme (Unterlage 13, Ordner2) sind die Probleme für den Wasserhaushalt untersucht und gelöst.

Aufgrund des Verzichts der Tieflage der geplanten Trasse der B 74 im Bereich Eispohl/Katzenpohl und der natürlichen Absenkung des Stauwasserspiegels durch die klimatischen Randbedingungen ist eine eventuelle Beeinflussung dieses sensiblen Feuchtgebietes durch die geplante Baumaßnahme auszuschließen.

Der gegenwärtige Stauwasserspiegel wird durch die Baumaßnahme an einigen Stellen unter Umständen angeschnitten. Dieser wird sich aber nach Abschluss der Maßnahme im Unterbau durch Folienabdichtung und eine Lehmschürze wieder einstellen.

Die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weiteren Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen rechtfertigen den Weiterbau der Bundesstraße 74n von der Kreinsloger bis zur Farger Straße. Der Neubau des Teilstücks der B 74 ist als vordringlicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten.

In den hoch belasteten Hauptsammelstraßen, Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50%. Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 30% mit einem hohen Anteil von 9% Schwerlastverkehr. Die 1997 aktualisierte Verkehrsuntersuchung der Querschnitts- und 24-Stundenzählungen hat ergeben, dass trotz zwischenzeitlicher Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen ist, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden. Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung hat die Zunahme der Verkehrsbelastung bestätigt. Durch den Bau der B 74 werden die stark belasteten Hauptsammelstraßen entlastet und mithin die Wohnqualität in der Region verbessert.

Die Planung ist mit Maßnahmen anderer Planungsträger unter raumordnerischen Gesichtspunkten abgestimmt. Neben der Verbindungsfunktion der Mittel- und Oberzentren dient die B 74 dem Berufs- und Wirtschaftsverkehr als wichtige Sammelachse für Pendlerströme. Bei der Wirkungsprognose der einzelnen Varianten sind die verkehrlichen Wirkungen wie Kraftfahrzeugverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Fußgänger- und Radverkehr untersucht worden. Die Untersuchung hat ergeben, dass die Planfeststellungsvariante 1 c positive Auswirkungen auf die Zielfelder Raumordnung und Verkehr hat. Der ÖPNV ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch die Maßnahme nicht eingeschränkt.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 12:

Der öffentliche Personennahverkehr ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Maßnahmen des ÖPNV bzw. SPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde in der Variantenuntersuchung jedoch bewertet. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch den geplanten Bau der B 74 nicht eingeschränkt.

Die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen rechtfertigen den Weiterbau der Bundesstraße 74n von der Kreinsloger bis zur Farger Straße. Der Neubau des Teilstücks der B 74 ist als vordringlicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten.

In den hoch belasteten Hauptsammelstraßen, Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50%. Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 30% mit einem hohen Anteil von 9% Schwerlastverkehr. Die 1997 aktualisierte Verkehrsuntersuchung der Querschnitts- und 24-Stundenzählungen hat ergeben, dass trotz zwischenzeitlicher Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen ist, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden. Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung hat die Zunahme der Verkehrsbelastung bestätigt. Durch den Bau der B 74 werden die stark belasteten Hauptsammelstraßen entlastet und mithin die Wohnqualität in der Region verbessert.

Die Planung ist mit Maßnahmen anderer Planungsträger unter raumordnerischen Gesichtspunkten abgestimmt. Neben der Verbindungsfunktion der Mittel- und Oberzentren dient die B 74 dem Berufs- und Wirtschaftsverkehr als wichtige Sammelachse für Pendlerströme. Bei der Wirkungsprognose der einzelnen Varianten sind die verkehrlichen Wirkungen wie Kraftfahrzeugverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Fußgänger- und Radverkehr untersucht worden. Die Untersuchung hat ergeben, dass die Planfeststellungsvariante 1 c positive Auswirkungen auf die Zielfelder Raumordnung und Verkehr hat.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 13:

Im Rahmen der Planaufstellung für die B 74 wurde eine Erhebung über die Kammolche (Amphibien) durchgeführt. Die Ergebnisse sind in einem Gutachten zusammengefasst.

Der Eispohl ist ein regional sehr bedeutsames Laichgewässer für Amphibien. Im untersuchten Gebiet wurden verschiedene Amphibien (Molche) vorgefunden. Die Anwanderung der Tiere erfolgt aus westlicher und südwestlicher Richtung, also aus dem Bereich, der durch die Trasse überplant ist. Als wesentlicher und erheblicher Eingriff stellt sich die Zerschneidung des Lebensraumes durch die Trasse dar.

Die Durchschneidung wird durch geeignete Maßnahmen, wie die Installation von Tierdurchlässen und Leiteinrichtungen aufgehoben und damit der Eingriff in seinen Auswirkungen minimiert.

Die Einrichtung geeigneter Maßnahmen ist als Schutz für die Amphibien, insbesondere für die Kammolche, in den Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses verfügt.

Die Einwendung hat durch Zusagen ihre Erledigung gefunden.

Zu 14:

Der Eingriff durch den geplanten Bau der Bundesstraße 74n auf Flora und Fauna ist in den Planunterlagen in Einzelheiten bilanziert. Die dadurch bedingten Ausgleichsmaßnahmen sind mit den zuständigen Fachbehörden bewertet und abgestimmt. Diese führen insgesamt zu einem Ausgleich des Eingriffs.

Als Bestandteil der Planung für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12, Ordner 3). Dazu wurde eine

gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (BremNatSchG) erstellt und nach § 13 Abs. 2 BremNatSchG die Einvernehmenserklärung abgegeben.

Ist der Eingriff unumgänglich, erfolgen Kompensationsmaßnahmen für die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts. Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen.

Die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen rechtfertigen den Weiterbau der Bundesstraße 74 von der Kreinsloger bis zur Farger Straße. Der Neubau des Teilstücks der B 74 ist als vordringlicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten.

In den hoch belasteten Hauptsammelstraßen, Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50%. Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 30% mit einem hohen Anteil von 9 % Schwerlastverkehr. Die 1997 aktualisierte Verkehrsuntersuchung der Querschnitts- und 24-Stundenzählungen hat ergeben, dass trotz zwischenzeitlicher Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen ist, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden. Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung hat die Zunahme der Verkehrsbelastung bestätigt.

Durch den Bau der B 74 werden die stark belasteten Hauptsammelstraßen entlastet und mithin die Wohnqualität in der Region verbessert.

Der Abenteuer- und Bolzplatz ist auf einer Fläche entstanden, die bereits im Zuge der früheren Planung für die Fortführung der B74/A270 freigehalten wurde. Ein Anspruch auf Ersatz der Fläche besteht grundsätzlich nicht. Der Bedarf an wohnungsnahen Spielmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche in dem hochverdichteten Wohngebiet Lüssum-Bockhorn ist jedoch unstrittig und wird mit der Ausweisung einer Ersatzfläche berücksichtigt.

Der Spielplatz bleibt trotz seiner Verlagerung auf die andere Trassenseite durch eine Brücke an das bestehende Spielhaus angebunden. Eine Gefährdung der Kinder und Jugendlichen wird dadurch nicht hervorgerufen, da es sich um eine Geh- und Radwegbrücke handelt. Durch die geringen Entfernungen der Ersatzfläche vom Spielhaus und vom Wohngebiet ist die Erschwerung der Versorgungs- und Betreuungsfunktionen zumutbar. Die neu ausgewiesene Fläche ist auch groß genug, um eine Betreuungseinrichtung aufnehmen zu können. Der Vorschlag, bei Einrichtung des Spielplatzes anstelle eines Böschungswalles eine Spundwand zu setzen, steht in keinem angemessenen Verhältnis zu den Kosten, da durch diese Maßnahme nur ein ca. 8 m breiter Geländestreifen zusätzlich gewonnen wird. Die aus gleichem Grund vorgeschlagene Verkürzung der Auffahrt zur B 74 ist nicht möglich, da Zwangspunkte der Trassenführung vorgegeben sind. Die Länge der Einfädelungsspur entspricht den Mindestwerten der Richtlinie für die Anlage von Straßen für planfreie Knotenpunkte und kann daher aus Sicherheitsgründen nicht mehr verkürzt werden.

Durch die Erhaltung der Verbindungen über die B 74 mit Geh- und Radwegbrücken im Bereich der Richard-Taylor-Straße, dem Umspannwerk und der PKW-Brücke „Kleingärten Samlandstraße“, wird einer befürchteten Trennwirkung entgegengetreten.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Zu 15:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebiets-

katégorie. Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2).

Der Abenteuer- und Bolzplatz ist auf einer Fläche entstanden, die bereits im Zuge der früheren Planung für die Fortführung der B74/A270 freigehalten wurde. Ein Anspruch auf Ersatz der Fläche besteht grundsätzlich nicht. Der Bedarf an wohnungsnahen Spielmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche in dem hochverdichteten Wohngebiet Lüssum-Bockhorn ist jedoch unstrittig und wird mit der Ausweisung einer Ersatzfläche berücksichtigt.

Der Spielplatz bleibt trotz seiner Verlagerung auf die andere Trassenseite durch eine Brücke an das bestehende Spielhaus angebunden. Eine Gefährdung der Kinder und Jugendlichen wird dadurch nicht hervorgerufen, da es sich um eine Geh- und Radwegbrücke handelt. Durch die geringen Entfernungen der Ersatzfläche vom Spielhaus und vom Wohngebiet ist die Erschwerung der Versorgungs- und Betreuungsfunktionen zumutbar. Die neu ausgewiesene Fläche ist auch groß genug, um eine Betreuungseinrichtung aufnehmen zu können.

Der Vorschlag, bei Einrichtung des Spielplatzes anstelle eines Böschungswalles eine Spundwand zu setzen, steht in keinem angemessenen Verhältnis zu den Kosten, da durch diese Maßnahme nur ein ca. 8 m breiter Geländestreifen zusätzlich gewonnen wird. Die aus gleichem Grund vorgeschlagene Verkürzung der Auffahrt zur B 74 ist nicht möglich, da Zwangspunkte der Trassenführung vorgegeben sind. Die Länge der Einfädelungsspur entspricht den Mindestwerten der Richtlinie für die Anlage von Straßen als planfreie Knotenpunkte und kann daher aus Sicherheitsgründen nicht mehr verkürzt werden.

Die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen rechtfertigen den Weiterbau der Bundesstraße 74n von der Kreinsloger bis zur Farger Straße. Der Neubau des Teilstücks der B 74 ist als vordringlicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten.

In den hoch belasteten Hauptsammelstraßen, Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50%. Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 30% mit einem hohen Anteil von 9% Schwerlastverkehr. Die 1997 aktualisierte Verkehrsuntersuchung der Querschnitts- und 24-Stundenzählungen hat ergeben, dass trotz zwischenzeitlicher Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen ist, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden. Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung hat die Zunahme der Verkehrsbelastung bestätigt. Durch den Bau der B 74 werden die stark belasteten Hauptsammelstraßen entlastet und mithin die Wohnqualität in der Region verbessert.

Der öffentliche Personennahverkehr ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Maßnahmen des ÖPNV bzw. SPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde in der Variantenuntersuchung jedoch bewertet. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch den geplanten Bau des Teilstücks B 74 nicht eingeschränkt.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 16:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu

beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2).

Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Die B 74 verläuft nördlich der Straße Wasserweg in einer Entfernung von ca. 120-180 m. Zum Schutz der Häuser sind aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Bei Bau-km 0+160 beginnt ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,70 m über Gradiente. Im Bereich zwischen Bau-km 0+320 und 0+350 ist infolge geringerer Entfernung der betroffenen Gebäude zur Straße eine Höhe von 3,20 m erforderlich. Bis zum Ende bei Bau-km 0+410 beträgt die Höhe des LS-Walls wieder 2,70 m über Gradiente.

Im Bereich Wasserweg werden mit diesen Maßnahmen an allen Gebäuden die maßgebenden Grenzwerte tagsüber und nachts eingehalten. Die Reduktionen betragen im Vergleich ohne Lärmschutzmaßnahmen zwischen 2 und 4 dB(A), an exponierten Stellen bis zu 5,0 dB(A).

Aufgrund des Ausbauzustandes und der Lage der Straße Wasserweg im Straßennetz ist nicht zu erwarten, dass diese als Durchgangsstraße genutzt wird. Eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Vergleich zum heutigen Zustand ist nicht zu erwarten. Die Verbindung mit der Richard-Taylor-Straße ist hauptsächlich für die bessere Erreichbarkeit für Müllfahrzeuge notwendig.

Entschädigungen und Wertminderungen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Diese sind außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 17:

Die Trasse wird bereits seit ca. 30 Jahren im Flächennutzungsplan (FNP) als Verkehrsfläche frei gehalten und ist nicht für eine andere Nutzung vorgesehen.

Auf Grund der Richtlinie für die Anlage von Straßen (RAS-L), der gegebenen Örtlichkeiten und Zwangspunkte ist die gewählte Linie der optimale Verlauf der Trasse. Folgende Zwangspunkte sind für die gewählte Linie maßgebend:

Anschluss am Baubeginn und am Bauende

Abstand zur vorhandenen Bebauung

Freigehaltener Korridor in den Bebauungsplänen

Linienführung aus den alten Planfeststellungsunterlagen (bereits getätigter Grunderwerb, Einvernehmen mit den Beteiligten hergestellt)

Plangleiche Querung der Eisenbahnlinie und Anschluss an das Gewerbegebiet Farge

Abstand zu den Kleingärten bei km 1+000

Abstand zum Naturschutzgebiet Eispohl/Sandwehen

Schichtenwasser im Bereich Eispohl/Katzenpohl

Plangleiche Kreuzung an der Turner Straße

Umspannwerk bei km 2+020

Die Entwurfselemente entsprechen der RAS-L. Haltesichtweiten sind auf der gesamten Strecke uneingeschränkt vorhanden. Eine Änderung in kurze Teilabschnitte ist nicht möglich.

Der Neubau des netzschließenden Teilstücks der B 74 ist als baulicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten. Diese Maßnahme ist als vordringlicher Bedarf eingestuft. Hinsichtlich der vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, der städtebaulichen Situation in den Ortsdurchfahrten und der zu erwartenden weiteren Steigerungen der Verkehrsbelastungen, sind in den Haupt- und Sammelstraßen in Rönnebeck Verkehrsverhältnisse vorhanden, die den Weiterbau der B 74 bis zur Farger Straße dringend erforderlich machen.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 18:

Es ist unwahrscheinlich, dass der Wasserweg aufgrund der Lage im Straßennetz und des Ausbauzustandes als Durchgangsstraße genutzt wird und somit eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Vergleich zum heutigen Zustand zu erwarten ist. Die Verbindung mit der Richard-Taylor-Straße ist hauptsächlich für die bessere Erreichbarkeit für Müllfahrzeuge notwendig. Zusätzlicher Verkehr könnte sich allenfalls im Rahmen von Anliegerverkehr ergeben. Die Benutzung des Wasserweges als Durchgangsstraße ist insbesondere deswegen nicht zu erwarten, weil die Richard-Taylor-Straße durch die geplante B 74 unterbrochen wird und zusätzliche Gefährdungen für die Anlieger somit ausgeschlossen werden können.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 19:

Es ist unwahrscheinlich, dass der Wasserweg aufgrund der Lage im Straßennetz und des Ausbauzustandes als Durchgangsstraße genutzt wird und somit eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Vergleich zum heutigen Zustand zu erwarten ist. Die Verbindung mit der Richard-Taylor-Straße ist hauptsächlich für die bessere Erreichbarkeit für Müllfahrzeuge notwendig. Zusätzlicher Verkehr könnte sich allenfalls im Rahmen von Anliegerverkehr ergeben. Die Benutzung des Wasserweges als Durchgangsstraße ist insbesondere deswegen nicht zu erwarten, weil die Richard-Taylor-Straße durch die geplante Teilstrecke B 74 unterbrochen wird und zusätzliche Gefährdungen für die Anlieger somit ausgeschlossen werden können.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 20:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2).

Beim Neubau der B 74 einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Die B 74 verläuft nördlich der Straße Wasserweg in einer Entfernung von ca. 120-180 m. Zum Schutz der Häuser sind aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Bei Bau-km 0+160 beginnt ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,70 m über Gradienten. Im Bereich zwischen Bau-km 0+320 und 0+350 ist infolge geringerer Entfernung der betroffenen Gebäude zur Straße eine Höhe von 3,20 m erforderlich. Bis zum Ende bei Bau-km 0+410 beträgt die Höhe des LS-Walls wieder 2,70 m über Gradienten.

Im Bereich Wasserweg werden mit diesen Maßnahmen an allen Gebäuden die maßgebenden Grenzwerte tagsüber und nachts eingehalten. Die Reduktionen betragen im Vergleich ohne Lärmschutzmaßnahmen zwischen 2 und 4 dB(A), an exponierten Stellen bis zu 5,0 dB(A).

Es ist unwahrscheinlich, dass der Wasserweg aufgrund der Lage im Straßennetz und des Ausbauzustandes als Durchgangsstraße genutzt wird und somit eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Vergleich zum heutigen Zustand zu erwarten ist. Die Verbindung mit der Richard-Taylor-Straße ist hauptsächlich für die bessere Erreichbarkeit für Müllfahrzeuge notwendig. Zusätzlicher Verkehr könnte sich allenfalls im Rahmen von Anliegerverkehr ergeben. Die Benutzung des Wasserweges als Durchgangsstraße ist insbesondere deswegen nicht zu erwarten, weil die Richard-Taylor-Straße durch die geplante Teilstrecke B 74 unterbrochen wird.

Im Norden, zwischen Neurönnebecker und Turner Straße besteht ein ausgedehntes Landschaftsschutzgebiet und das Naturschutzgebiet „Eispohl/Sandwehen“. Der mittlere Straßenabschnitt (Turner Straße, ca. Bau-km 1,2 bis Bau-km 1,7) reicht mit dem ca. 1,50 m starken Straßenaufbau u.U. in den geländenahen Stauwasserhorizont des Naturschutzgebietes Eispohl hinein. Das oberflächen-nahe Stauwasser hat keinen hydraulischen Kontakt zum Hauptgrundwasserleiter. Im Rahmen der „Hydrologischen Stellungnahme 1997“ (Unterlage 13; Ordner 2) sind die Probleme für den Wasserhaushalt untersucht und gelöst worden. Angesichts des Verzichts der Tieflage der geplanten Trasse der B 74 im Bereich Eispohl/Katzenpohl und der natürlichen Absenkung des Stauwasserspiegels durch die klimatischen Randbedingungen (Trockenjahre), ist eine eventuelle Beeinflussung dieses sensiblen Feuchtgebietes durch die geplante Baumaßnahme auszuschließen.

Der gegenwärtige Stauwasserspiegel wird während der Baumaßnahme an einigen Stellen unter Umständen angeschnitten. Dieser wird sich aber nach Abschluss der Maßnahme im Unterbau durch Folienabdichtung und Einbau einer Lehmschürze wieder wie gehabt einstellen.

Die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen rechtfertigen den Weiterbau der Bundesstraße 74n von der Kreinsloger bis zur Farger Straße. Der Neubau des Teilstücks der B 74 ist als vordringlicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten.

In den hoch belasteten Hauptsammelstraßen, Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50%. Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 30% mit einem hohen Anteil von 9% Schwerlastverkehr. Die 1997 aktualisierte Verkehrsuntersuchung der Querschnitts- und 24-Stundenzählungen hat ergeben, dass trotz zwischenzeitlicher Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen ist, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden.

Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung hat die Zunahme der Verkehrsbelastung bestätigt. Durch den Bau der B 74 werden die stark belasteten Hauptsammelstraßen entlastet und mithin die Wohnqualität in der Region verbessert.

Bedingt durch den Abstand der Trasse ist nicht mit Bauwerksschäden während der Bauzeit und durch Verkehre danach zu rechnen. Mögliche Schäden während der Bauzeit werden begutachtet und gegebenenfalls beseitigt oder entschädigt. Entschädigungsverfahren sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 21:

Die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen rechtfertigen den Weiterbau der Bundesstraße 74n von der Kreinsloger bis zur Farger Straße. Der Neubau des Teilstücks der B 74 ist als vordringlicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten.

In den hoch belasteten Hauptsammelstraßen, Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50%. Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 30% mit einem hohen Anteil von 9% Schwerlastverkehr. Die 1997 aktualisierte Verkehrsuntersuchung der Querschnitts- und 24-Stundenzählungen hat ergeben, dass trotz zwischenzeitlicher Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen ist, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden.

Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung hat die Zunahme der Verkehrsbelastung bestätigt. Durch den Bau der B 74 werden die stark belasteten Hauptsammelstraßen entlastet und mithin die Wohnqualität in der Region verbessert.

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2).

Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Die B 74 verläuft nördlich der Straße Wasserweg in einer Entfernung von ca. 120-180 m. Zum Schutz der Häuser sind aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Bei Bau-km 0+160 beginnt ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,70 m über Gradienten. Im Bereich zwischen Bau-km 0+320 und 0+350 ist infolge geringerer Entfernung der betroffenen Gebäude zur Straße eine Höhe von 3,20 m erforderlich.

Bis zum Ende bei Bau-km 0+410 beträgt die Höhe des LS-Walls wieder 2,70 m über Gradienten.

Im Bereich Wasserweg werden mit diesen Maßnahmen an allen Gebäuden die maßgebenden Grenzwerte tagsüber und nachts eingehalten. Die Reduktionen betragen im Vergleich ohne Lärmschutzmaßnahmen zwischen 2 und 4 dB(A), an exponierten Stellen bis zu 5,0 dB(A). Können bauliche Anlagen mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, können nach § 42 BImSchG Entschädigungen für Objektschutzmaßnahmen (passiver Lärmschutz) am Gebäude in Betracht kommen. Weiter kann ein Ausgleich in Geld für den Außenwohnbereich in Betracht kommen, sofern die Immissionsgrenzwerte am Tage hierfür überschritten werden. Entschädigungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Es ist unwahrscheinlich, dass der Wasserweg aufgrund der Lage im Straßennetz und des Ausbaustandes als Durchgangsstraße genutzt wird und somit eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Vergleich zum heutigen Zustand zu erwarten ist. Die Verbindung mit der Richard-Taylor-Straße ist hauptsächlich für die bessere Erreichbarkeit für Müllfahrzeuge notwendig. Zusätzlicher Verkehr könnte sich allenfalls im Rahmen von Anliegerverkehr ergeben. Die Benutzung des Wasserweges als Durchgangsstraße ist insbesondere deswegen nicht zu erwarten, weil die Richard-Taylor-Straße durch die geplante Teilstrecke B 74 unterbrochen wird.

Bewertungskriterien für das Schutzgut Luft sind die Anforderungen der 22. Bundesimmissionsschutz-Verordnung, durch die die EU-Luftqualitätsrichtlinien umgesetzt werden.

Die durchgeführten Schadstoffuntersuchungen der Parameter Benzol-Gesamtbelastung, NO₂-Gesamtbelastung und Partikel (PM₁₀) übersteigen nicht die Konzentrationswerte, die die 22. BImSchV nennt. Wegen der guten Durchlüftung, Tieflage nur ab Turnerstraße bis Anschluss Kreinslogger, sind keine gravierenden Luftqualitätsprobleme zu erwarten.

Um mögliche Überschreitungen von bis dahin geltenden Grenz- und Konzentrationswerten nach Inbetriebnahme des letzten Bauabschnitts der B 74 zu prüfen, wird vom Umweltressort für ein Jahr eine Messstation des Messprogramms Verkehrsimmissionen entsprechend den Vorschriften im Bereich eines Wohngebietes an der B 74 aufgestellt.

Als Bestandteil der Planungen für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und gem. § 13 (2) BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben. Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt.

Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, muss ein Ausgleich und Ersatz erfolgen. Die einzelnen Maßnahmen sind im LBP dargestellt und im Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1, Ordner 3) ausführlich beschrieben.

Die amtliche Bekanntmachung des Anhörungsverfahrens am 18.11.2000 in den Bremer Tageszeitungen entspricht den gesetzlichen Anforderungen.

Die Bürger wurden dahingehend unterrichtet, dass die Planfeststellungsunterlagen in der Zeit vom 23.11.2000 bis zum 22.12.2000 im Ortsamt Blumenthal und im Bauamt Bremen-Nord zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt werden und die Einwendungsfrist am 05.01.2001 abläuft. Betroffene Grundstückseigentümer mit Wohnsitz außerhalb Bremens und Einwender von 1991 wurden außerdem gesondert angeschrieben.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 22:

Es ist unwahrscheinlich, dass der Wasserweg aufgrund der Lage im Straßennetz und des Ausbauzustandes als Durchgangsstraße genutzt wird und somit eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Vergleich zum heutigen Zustand zu erwarten ist. Die Verbindung mit der Richard-Taylor-Straße ist hauptsächlich für die bessere Erreichbarkeit für Müllfahrzeuge notwendig. Zusätzlicher Verkehr könnte sich allenfalls im Rahmen von Anliegerverkehr ergeben. Die Benutzung des Wasserweges als Durchgangsstraße ist insbesondere deswegen nicht zu erwarten, weil die Richard-Taylor-Straße durch die geplante Teilstrecke B 74 unterbrochen wird und zusätzliche Gefährdungen für die Anlieger somit ausgeschlossen werden können.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 23:

Die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen rechtfertigen den Weiterbau der Bundesstraße 74 von der Kreinsloger bis zur Farger Straße. Der Neubau des Teilstücks der B 74 ist als vordringlicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten.

In den hoch belasteten Hauptsammelstraßen, Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50%.

Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 30% mit einem hohen Anteil von 9% Schwerlastverkehr.

Die 1997 aktualisierte Verkehrsuntersuchung der Querschnitts- und 24-Stundenzählungen hat ergeben, dass trotz zwischenzeitlicher Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen ist, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden.

Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung hat die Zunahme der Verkehrsbelastung bestätigt. Durch den Bau der B 74 werden die stark belasteten Hauptsammelstraßen entlastet und mithin die Wohnqualität in der Region verbessert.

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes –Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2).

Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Die B 74 verläuft nördlich der Straße Wasserweg in einer Entfernung von ca. 120-180 m. Zum Schutz der Häuser sind aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Bei Bau-km 0+160 beginnt ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,70 m über Gradierte. Im Bereich zwischen Bau-km 0+320 und 0+350 ist infolge geringerer Entfernung der betroffenen Gebäude zur Straße eine Höhe von 3,20 m erforderlich. Bis zum Ende bei Bau-km 0+410 beträgt die Höhe des LS-Walls wieder 2,70 m über Gradierte.

Im Bereich Wasserweg werden mit diesen Maßnahmen an allen Gebäuden die maßgebenden Grenzwerte tagsüber und nachts eingehalten. Die Reduktionen betragen im Vergleich ohne Lärmschutzmaßnahmen zwischen 2 und 4 dB(A), an exponierten Stellen bis zu 5,0 dB(A).

Können bauliche Anlagen mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, können nach § 42 BImSchG Entschädigungen für Objektschutzmaßnahmen (passiver Lärmschutz) am Gebäude in Betracht kommen. Weiter kann ein Ausgleich in Geld für den Außenwohnbereich in Betracht kommen, sofern die Immissionsgrenzwerte am Tage hierfür überschritten werden. Entschädigungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Es ist unwahrscheinlich, dass der Wasserweg aufgrund der Lage im Straßennetz und des Ausbauzustandes als Durchgangsstraße genutzt wird und somit eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Vergleich zum heutigen Zustand zu erwarten ist.

Die Verbindung mit der Richard-Taylor-Straße ist hauptsächlich für die bessere Erreichbarkeit für Müllfahrzeuge notwendig. Zusätzlicher Verkehr könnte sich allenfalls im Rahmen von Anliegerverkehr ergeben. Die Benutzung des Wasserweges als Durchgangsstraße ist insbesondere deswegen nicht zu erwarten, weil die Richard-Taylor-Straße durch die geplante Teilstrecke B 74 unterbrochen wird.

Als Bestandteil der Planungen für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. §13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und gem. § 13 (2) BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben. Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt. Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, muss ein Ausgleich und Ersatz erfolgen. Die einzelnen Maßnahmen sind im LBP dargestellt und im Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1, Ordner 3) ausführlich beschrieben.

Im Norden, zwischen Neurönnebecker- und Turner Straße besteht ein ausgedehntes Landschaftsschutzgebiet und das Naturschutzgebiet „Eispohl/Sandwehen“. Der mittlere Straßenabschnitt (Turner Straße, ca. Bau-km 1,2 bis Bau-km 1,7) reicht mit dem ca. 1,50 m starken Straßenaufbau u.U. in den geländenahen Stauwasserhorizont des Naturschutzgebietes Eispohl hinein. Das oberflächennahe Stauwasser hat keinen hydraulischen Kontakt zum Hauptgrundwasserleiter. Im Rahmen der „Hydrologischen Stellungnahme 1997“ (Unterlage 13; Ordner 2) sind die Probleme für den Wasserhaushalt untersucht und gelöst worden. Angesichts des Verzichts der Tieflage der geplanten Trasse der B 74 im Bereich Eispohl/Katzenpohl und der natürlichen Absenkung des Stauwasserspiegels durch die klimatischen Randbedingungen (Trockenjahre) ist eine eventuelle Beeinflussung dieses sensiblen Feuchtgebietes durch die geplante Baumaßnahme auszuschließen.

Der gegenwärtige Stauwasserspiegel wird zwar während der Baumaßnahme an einigen Stellen unter Umständen angeschnitten, dieser wird sich aber nach Abschluss der Maßnahme im Unterbau durch Folienabdichtung und Einbau einer Lehmschürze wieder wie gehabt einstellen.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 24:

Die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen rechtfertigen den Weiterbau der Bundesstraße 74n von der Kreinslogger bis zur Farger Straße. Der Neubau des Teilstücks der B 74 ist als vordringlicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten.

In den hoch belasteten Hauptsammelstraßen, Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50%. Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 30% mit einem hohen Anteil von 9% Schwerlastverkehr.

Die 1997 aktualisierte Verkehrsuntersuchung der Querschnitts- und 24-Stundenzählungen hat ergeben, dass trotz zwischenzeitlicher Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen ist, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden.

Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung hat die Zunahme der Verkehrsbelastung bestätigt. Durch den Bau der B 74 werden die stark belasteten Hauptsammelstraßen entlastet und mithin die Wohnqualität in der Region verbessert.

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2).

Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Die B 74 verläuft nördlich der Straße Wasserweg in einer Entfernung von ca. 120-180 m. Zum Schutz der Häuser sind aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Bei Bau-km 0+160 beginnt ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,70 m über Gradienten. Im Bereich zwischen Bau-km 0+320 und 0+350 ist infolge geringerer Entfernung der betroffenen Gebäude zur Straße eine Höhe von 3,20 m erforderlich. Bis zum Ende bei Bau-km 0+410 beträgt die Höhe des LS-Walls wieder 2,70 m über Gradienten.

Im Bereich Wasserweg werden mit diesen Maßnahmen an allen Gebäuden die maßgebenden Grenzwerte tagsüber und nachts eingehalten. Die Reduktionen betragen im Vergleich ohne Lärmschutzmaßnahmen zwischen 2 und 4 dB(A), an exponierten Stellen bis zu 5,0 dB(A). Können bauliche Anlagen mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, können nach § 42 BImSchG Entschädigungen für Objektschutzmaßnahmen (passiver Lärmschutz) am Gebäude in Betracht kommen. Weiter kann ein Ausgleich in Geld für den Außenwohnbereich in Betracht kommen, sofern die Immissionsgrenzwerte am Tage hierfür überschritten werden. Entschädigungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Es ist unwahrscheinlich, dass der Wasserweg aufgrund der Lage im Straßennetz und des Ausbaustandes als Durchgangsstraße genutzt wird und somit eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Vergleich zum heutigen Zustand zu erwarten ist. Die Verbindung mit der Richard-Taylor-Straße ist hauptsächlich für die bessere Erreichbarkeit für Müllfahrzeuge notwendig. Zusätzlicher Verkehr könnte sich allenfalls im Rahmen von Anliegerverkehr ergeben. Die Benutzung des Wasserweges als Durchgangsstraße ist insbesondere deswegen nicht zu erwarten, weil die Richard-Taylor-Straße durch die geplante Teilstrecke B 74 unterbrochen wird.

Als Bestandteil der Planungen für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und gem. § 13 (2) BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben. Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt. Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, muss ein Ausgleich und Ersatz erfolgen.

Der ÖPNV ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch die Maßnahme nicht eingeschränkt.

Entschädigungen und Wertminderungen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Diese sind außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 25:

Die Trasse wird bereits seit ca. 30 Jahren im Flächennutzungsplan (FNP) als Verkehrsfläche frei gehalten und ist nicht für eine andere Nutzung vorgesehen.

Der Neubau des netzschließenden Teilstücks der B 74 ist als baulicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten. Diese Maßnahme ist als vordringlicher Bedarf eingestuft. Hinsichtlich der vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, der städtebaulichen Situation in den Ortsdurchfahrten und der zu erwartenden weiteren Steigerung der Verkehrsbelastungen sind in den Haupt- und Sammelstraßen in Rönnebeck Verkehrsverhältnisse vorhanden, die den Weiterbau der B 74 bis zur Farger Straße dringend erforderlich machen.

Der Eingriff durch den geplanten Bau der Bundesstraße 74n auf Flora und Fauna ist in den Planunterlagen in Einzelheiten bilanziert. Die dadurch bedingten Ausgleichsmaßnahmen sind mit den zuständigen Fachbehörden bewertet und abgestimmt. Diese führen insgesamt zu einem Ausgleich des Eingriffs.

Durch die Erhaltung der Verbindungen über die B 74 mit Geh- und Radwegbrücken im Bereich der Richard-Taylor-Straße, dem Umspannwerk und der PKW-Brücke „Kleingärten Samlandstraße“ wird der Trennwirkung entgegengewirkt.

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2).

Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Die B 74 verläuft nördlich der Straße Wasserweg in einer Entfernung von ca. 120-180 m. Zum Schutz der Häuser sind aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Bei Bau-km 0+160 beginnt ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,70 m über Gradiente. Im Bereich zwischen Bau-km 0+320 und 0+350 ist infolge geringerer Entfernung der betroffenen Gebäude zur Straße eine Höhe von 3,20 m erforderlich.

Bis zum Ende bei Bau-km 0+410 beträgt die Höhe des LS-Walls wieder 2,70 m über Gradiente.

Im Bereich Wasserweg werden mit diesen Maßnahmen an allen Gebäuden die maßgebenden Grenzwerte tagsüber und nachts eingehalten. Die Reduktionen betragen im Vergleich ohne Lärmschutzmaßnahmen zwischen 2 und 4 dB(A), an exponierten Stellen bis zu 5,0 dB(A). Können bauliche Anlagen mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, können nach § 42 BImSchG Entschädigungen für Objektschutzmaßnahmen (passiver Lärmschutz) am Gebäude in Betracht kommen. Weiter kann ein Ausgleich in Geld für den Außenwohnbereich in Betracht kommen, sofern die Immissionsgrenzwerte am Tage hierfür überschritten werden. Entschädigungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Es ist unwahrscheinlich, dass der Wasserweg aufgrund der Lage im Straßennetz und des Ausbauzustandes als Durchgangsstraße genutzt wird und somit eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Vergleich zum heutigen Zustand zu erwarten ist. Die Verbindung mit der Richard-Taylor-Straße ist hauptsächlich für die bessere Erreichbarkeit für Müllfahrzeuge notwendig. Zusätzlicher Verkehr könnte sich allenfalls im Rahmen von Anliegerverkehr ergeben. Die Benutzung des Wasserweges als Durchgangsstraße ist insbesondere deswegen nicht zu erwarten, weil die Richard-Taylor-Straße durch die geplante Teilstrecke B 74 unterbrochen wird.

Bewertungskriterien auf das Schutzgut Luft sind die Anforderungen der 22. Bundesimmissionschutz-Verordnung, durch die die EU-Luftqualitätsrichtlinien umgesetzt werden

Die durchgeführten Schadstoffuntersuchungen der Parameter Benzol-Gesamtbelastung, NO₂-Gesamtbelastung und Partikel (PM10) übersteigen nicht die Konzentrationswerte, die die 22. BImSchV nennt. Wegen der guten Durchlüftung, Tieflage nur ab Turnerstraße bis Anschluss Kreinsloger, sind keine gravierenden Luftqualitätsprobleme zu erwarten. Um mögliche Überschreitungen von bis dahin geltenden Grenz- und Konzentrationswerten nach Inbetriebnahme des letzten Bauabschnitts der B 74 zu prüfen, wird vom Umweltressort für ein Jahr eine Messstation des Messprogramms Verkehrsimmissionen entsprechend den Vorschriften im Bereich eines Wohngebietes an der B 74 aufgestellt.

Der öffentliche Personennahverkehr ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Maßnahmen des ÖPNV bzw. SPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde in der Variantenuntersuchung jedoch bewertet. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch den geplanten Bau des Teilstücks B 74 nicht eingeschränkt.

Wertminderungen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Diese sind außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 26:

Die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen rechtfertigen den Weiterbau der Bundesstraße 74n von der Kreinsloger bis zur Farger Straße. Der Neubau des Teilstücks der B 74 ist als vordringlicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten.

In den hoch belasteten Hauptsammelstraßen, Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50%. Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 30% mit einem hohen Anteil von 9% Schwerlastverkehr.

Die 1997 aktualisierte Verkehrsuntersuchung der Querschnitts- und 24-Stundenzählungen hat ergeben, dass trotz zwischenzeitlicher Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen ist, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden.

Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung hat die Zunahme der Verkehrsbelastung bestätigt. Durch den Bau der B 74 werden die stark belasteten Hauptsammelstraßen entlastet und mithin die Wohnqualität in der Region verbessert.

Als Bestandteil der Planungen für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3). Dazu wur-

de eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und gem. § 13 (2) BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben.

Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt. Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, muss ein Ausgleich und Ersatz erfolgen. Die einzelnen Maßnahmen sind im LBP dargestellt und im Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1, Ordner 3) ausführlich beschrieben.

Auf Grund des Verzichts der Tieflage der geplanten Trasse der B 74 im Bereich Eispohl/Katzenpohl und der natürlichen Absenkung des Stauwasserspiegels durch die klimatischen Randbedingungen ist eine eventuelle Beeinflussung dieses sensiblen Feuchtgebietes durch die geplante Baumaßnahme auszuschließen.

Der gegenwärtige Stauwasserspiegel wird während der Baumaßnahme an einigen Stellen unter Umständen angeschnitten. Dieser wird sich aber nach Abschluss der Maßnahme im Unterbau durch Folienabdichtung und Einbau einer Lehmschürze wieder einstellen.

Durch die Erhaltung der Verbindungen über die B 74 mit Geh- und Radwegbrücken im Bereich der Richard-Taylor-Straße, dem Umspannwerk und der PKW-Brücke „Kleingärten Samlandstraße“ wird der Trennwirkung entgegengewirkt.

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2).

Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Bewertungskriterien auf das Schutzgut Luft sind die Anforderungen der 22. Bundesimmissionsschutz-Verordnung, durch die die EU-Luftqualitätsrichtlinien umgesetzt werden.

Die durchgeführten Schadstoffuntersuchungen der Parameter Benzol-Gesamtbelastung, NO₂-Gesamtbelastung und Partikel (PM10) übersteigen nicht die Konzentrationswerte, die die 22. BImSchV nennt. Wegen der guten Durchlüftung, Tieflage nur ab Turnerstraße bis Anschluss Kreinsloger, sind keine gravierenden Luftqualitätsprobleme zu erwarten.

Um mögliche Überschreitungen von bis dahin geltenden Grenz- und Konzentrationswerten nach Inbetriebnahme des letzten Bauabschnitts der B 74 zu prüfen, wird vom Umweltressort für ein Jahr eine Messstation des Messprogramms Verkehrsimmissionen entsprechend den Vorschriften im Bereich eines Wohngebietes an der B 74 aufgestellt.

Der öffentliche Personennahverkehr ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Maßnahmen des ÖPNV bzw. SPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde in der Variantenuntersuchung jedoch bewertet. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch den geplanten Bau des Teilstücks B 74 nicht eingeschränkt.

Wertminderungen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Diese sind außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 27:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Gesetzliche Grundlage für die Durchführung

von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2).

Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Die B 74 verläuft südlich in einer Entfernung von ca. 200 m. Für die Gebäude und Außenwohnbereiche wurde eine schalltechnische Berechnung durchgeführt. Es werden folgende Lärmschutzmaßnahmen für diesen Bereich getroffen: Östlich der Turnerstraße beginnt unmittelbar südlich der Turnerstraße 86 eine hochabsorbierende Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,00 m und nimmt auf einen Maximalwert von 5,00 m zu. Bei Bau-km 1+750 wird die Wand in einen Wall eingebunden. Dieser endet bei der Überführung Am Fillerkamp mit einer Höhe von 1,00 m über dem Gelände. Bedingt durch die Tieflage entspricht dies einer Höhe von 7,00 m im Bezug auf die Gradiente. Zwischen der Überführung Am Fillerkamp und der Überführung im Bereich der Kindertagesstätte ist eine 4,00 m hohe absorbierende Lärmschutzwand auf der Böschungsoberkante geplant.

Im Bereich Am Fillerkamp betragen die Pegelminderungen durch diese Maßnahmen 4 bis 5 dB(A) im Vergleich ohne Lärmschutzmaßnahmen unter Berücksichtigung möglicher Reflektionen. Reichen aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht aus und sind Grenzwertüberschreitungen am Wohngebäude sowie im Außenwohnbereich noch zu verzeichnen, sind dem Grunde nach passive Lärmschutzmaßnahmen am Wohngebäude vorgesehen und für Außenwohnbereiche kommt für die Beeinträchtigung durch den Straßenlärm eine Entschädigung als Ausgleich in Betracht.

Bedingt durch den Abstand der Trasse ist nicht mit Schäden am Gebäude während der Bauzeit und danach zu rechnen. Mögliche Schäden werden begutachtet und gegebenenfalls beseitigt oder entschädigt.

Die Ermittlung eines möglichen Wertverlustes am Gebäude und Grundstück und Entschädigungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Bewertungskriterien auf das Schutzgut Luft sind die Anforderungen der 22. Bundesimmissionsschutz-Verordnung, durch die die EU-Luftqualitätsrichtlinien umgesetzt werden.

Die durchgeführten Schadstoffuntersuchungen der Parameter, Benzol-Gesamtbelastung, NO₂-Gesamtbelastung und Partikel (PM10) übersteigen nicht die Konzentrationswerte, die die 22. BImSchV nennt. Wegen der guten Durchlüftung, Tieflage nur ab Turnerstraße bis Anschluss Kreinslogger, sind keine gravierenden Luftqualitätsprobleme zu erwarten.

Um mögliche Überschreitungen von bis dahin geltenden Grenz- und Konzentrationswerten nach Inbetriebnahme des letzten Bauabschnitts der B 74 zu prüfen, wird vom Umweltressort für ein Jahr eine Messstation des Messprogramms Verkehrsimmissionen entsprechend den Vorschriften im Bereich eines Wohngebietes an der B 74 aufgestellt.

Bei der geplanten Baumaßnahme B 74 wird der gegenwärtige Stauwasserspiegel an einigen Stellen unter Umständen angeschnitten. Dieser wird sich aber nach Abschluss der Maßnahme im Unterbau durch Folienabdichtung und Einbau einer Lehmschürze wieder einstellen. Eine Verschlechterung ist daher nicht zu befürchten.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 28:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2).

Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Die B 74 verläuft südlich in einer Entfernung von ca. 200 m. Für die Gebäude und Außenwohnbereiche wurde eine schalltechnische Berechnung durchgeführt. Es werden folgende Lärmschutzmaßnahmen für diesen Bereich getroffen: Östlich der Turnerstraße beginnt unmittelbar südlich der Turnerstraße 86 eine hochabsorbierende Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,00 m und nimmt auf einen Maximalwert von 5,00 m zu. Bei Bau-km 1+750 wird die Wand in einen Wall eingebunden. Dieser endet bei der Überführung Am Fillerkamp mit einer Höhe von 1,00 m über dem Gelände. Bedingt durch die Tieflage entspricht dies einer Höhe von 7,00 m im Bezug auf die Gradiente. Zwischen der Überführung Am Fillerkamp und der Überführung im Bereich der Kindertagesstätte ist eine 4,00 m hohe absorbierende Lärmschutzwand auf der Böschungsoberkante geplant.

Im Bereich Am Fillerkamp betragen die Pegelminderungen durch diese Maßnahmen 4 bis 5 dB(A) im Vergleich ohne Lärmschutzmaßnahmen unter Berücksichtigung möglicher Reflektionen. Reichen aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht aus und sind Grenzwertüberschreitungen am Wohngebäude sowie im Außenwohnbereich noch zu verzeichnen, sind dem Grunde nach passive Lärmschutzmaßnahmen am Wohngebäude vorgesehen und für Außenwohnbereiche kommt für die Beeinträchtigung durch den Straßenlärm eine Entschädigung als Ausgleich in Betracht.

Bedingt durch den Abstand der Trasse ist nicht mit Schäden am Gebäude während der Bauzeit und danach zu rechnen. Mögliche Schäden werden begutachtet und gegebenenfalls beseitigt oder entschädigt.

Die Ermittlung eines möglichen Wertverlustes am Gebäude und Grundstück sowie Entschädigungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Bewertungskriterien auf das Schutzgut Luft sind die Anforderungen der 22. Bundesimmissionsschutz-Verordnung, durch die die EU-Luftqualitätsrichtlinien umgesetzt werden.

Die durchgeführten Schadstoffuntersuchungen der Parameter, Benzol-Gesamtbelastung, NO₂-Gesamtbelastung und Partikel (PM₁₀) übersteigen nicht die Konzentrationswerte, die die 22. BImSchV nennt. Wegen der guten Durchlüftung, Tieflage nur ab Turnerstraße bis Anschluss Kreinsloger, sind keine gravierenden Luftqualitätsprobleme zu erwarten.

Um mögliche Überschreitungen von bis dahin geltenden Grenz- und Konzentrationswerten nach Inbetriebnahme des letzten Bauabschnitts der B 74 zu prüfen, wird vom Umweltressort für ein Jahr eine Messstation des Messprogramms Verkehrsimmissionen entsprechend den Vorschriften im Bereich eines Wohngebietes an der B 74 aufgestellt.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 29:

Die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen rechtfertigen den Weiterbau der Bundesstraße 74n von der Kreinsloger bis zur Farger Straße. Der Neubau dieses Teilstückes der B 74 ist als vordringlicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten.

In den hoch belasteten Hauptsammelstraßen, Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50%. Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 30% mit einem hohen Anteil von 9% Schwerlastverkehr.

Die 1997 aktualisierte Verkehrsuntersuchung der Querschnitts- und 24-Stundenzählungen hat ergeben, dass trotz zwischenzeitlicher Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen ist, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden. Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung hat die Zunahme der Verkehrsbelastung bestätigt. Durch den Bau der B 74 werden die stark belasteten Hauptsammelstraßen entlastet und mithin die Wohnqualität in der Region verbessert.

Als Bestandteil der Planungen für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und gem. § 13 (2) BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben. Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt.

Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, muss ein Ausgleich und Ersatz erfolgen. Die einzelnen Maßnahmen sind im LBP dargestellt und im Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1, Ordner 3) ausführlich beschrieben. Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie. Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2). Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Bewertungskriterien auf das Schutzgut Luft sind die Anforderungen der 22. Bundesimmissionsschutz-Verordnung, durch die die EU-Luftqualitätsrichtlinien umgesetzt werden.

Die durchgeführten Schadstoffuntersuchungen der Parameter, Benzol-Gesamtbelastung, NO₂ – Gesamtbelastung und Partikel (PM10) übersteigen nicht die Konzentrationswerte, die die 22. BImSchV nennt. Wegen der guten Durchlüftung, Tieflage nur ab Turnerstraße bis Anschluss Kreinsloger, sind keine gravierenden Luftqualitätsprobleme zu erwarten.

Um mögliche Überschreitungen von bis dahin geltenden Grenz- und Konzentrationswerten nach Inbetriebnahme des letzten Bauabschnitts der B 74 zu prüfen, wird vom Umweltressort für ein Jahr eine Messstation des Messprogramms Verkehrsimmissionen entsprechend den Vorschriften im Bereich eines Wohngebietes an der B 74 aufgestellt.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 30:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen

„Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2). Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Die geplante Teilstrecke B 74 kreuzt höhengleich die Turnerstraße und wird signalisiert. Weitgehender aktiver Lärmschutz ist an dieser Stelle nicht möglich, daher sind passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß der schalltechnischen Untersuchung anzuwenden.

Sind Grenzwertüberschreitungen am Wohngebäude sowie im Außenwohnbereich zu verzeichnen, sind dem Grunde nach passive Lärmschutzmaßnahmen am Wohngebäude vorgesehen, und für Außenwohnbereiche kommt eine Entschädigung in Geld als Ausgleich in Betracht.

Eine Behinderung hinsichtlich eines Ampelrückstaus ist nicht zu erwarten. Gerade die Unterbrechung des Verkehrs durch eine Ampel ermöglicht eine gute Ein- und Abbiegemöglichkeit. Unter Berücksichtigung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer ist damit zu rechnen, dass sich der geplante Zustand zunehmend normalisiert und die Befahrbarkeit der Grundstücke sich gegenüber dem jetzigen Zustand verbessert.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 31:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2).

Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Die geplante Teilstrecke B 74 kreuzt höhengleich die Turnerstraße und wird signalisiert. Weitgehender aktiver Lärmschutz ist an dieser Stelle nicht möglich, daher sind dem Grunde nach passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß der schalltechnischen Untersuchung anzuwenden.

Sind Grenzwertüberschreitungen am Wohngebäude sowie im Außenwohnbereich zu verzeichnen, sind dem Grunde nach passive Lärmschutzmaßnahmen am Wohngebäude vorgesehen, und für Außenwohnbereiche kommt eine Entschädigung in Geld in Betracht.

Eine Behinderung hinsichtlich eines Ampelrückstaus ist nicht zu erwarten. Gerade die Unterbrechung des Verkehrs durch eine Ampel ermöglicht eine gute Ein- und Abbiegemöglichkeit. Unter Berücksichtigung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer ist damit zu rechnen, dass sich der geplante Zustand zunehmend normalisiert und die Befahrbarkeit der Grundstücke sich gegenüber dem jetzigen Zustand verbessert.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 32:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2).

Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Die geplante Teilstrecke B 74 kreuzt höhengleich die Turnerstraße und wird signalisiert. Weitgehender aktiver Lärmschutz ist an dieser Stelle nicht möglich, daher sind dem Grunde nach passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß der schalltechnischen Untersuchung anzuwenden. Sind Grenzwertüberschreitungen am Wohngebäude sowie im Außenwohnbereich zu verzeichnen, sind dem Grunde nach passive Lärmschutzmaßnahmen am Wohngebäude vorgesehen, und für Außenwohnbereiche kommt eine Entschädigung in Geld als Ausgleich in Betracht.

Eine Behinderung hinsichtlich eines Ampelrückstaus ist nicht zu erwarten. Gerade die Unterbrechung des Verkehrs durch eine Ampel ermöglicht eine gute Ein- und Abbiegemöglichkeit. Unter Berücksichtigung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer ist damit zu rechnen, dass sich der geplante Zustand zunehmend normalisiert und die Befahrbarkeit der Grundstücke sich gegenüber dem jetzigen Zustand verbessert.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 33:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“.

In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie. Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2).

Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden. Die geplante Teilstrecke B 74 kreuzt höhengleich die Turnerstraße und wird signalisiert. Weitgehender aktiver Lärmschutz ist an dieser Stelle nicht möglich, daher sind dem Grunde nach passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß der schalltechnischen Untersuchung anzuwenden. Sind Grenzwertüberschreitungen am Wohngebäude sowie im Außenwohnbereich zu verzeichnen, sind dem Grunde nach passive Lärmschutzmaßnahmen am Wohngebäude vorgesehen, und für Außenwohnbereiche kommt eine Entschädigung als Ausgleich in Betracht.

Eine Behinderung hinsichtlich eines Ampelrückstaus ist nicht zu erwarten. Gerade die Unterbrechung des Verkehrs durch eine Ampel ermöglicht eine gute Ein- und Abbiegemöglichkeit. Unter Berücksichtigung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer ist damit zu rechnen, dass sich der geplante

te Zustand zunehmend normalisiert und die Befahrbarkeit der Grundstücke sich gegenüber dem jetzigen Zustand verbessert.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 34:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“.

In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie. Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2). Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Die B 74 verläuft nördlich in einer Entfernung von ca. 180-250 m. Für die Gebäude und Außenwohnbereiche wurde eine schalltechnische Berechnung durchgeführt. Als aktive Lärmschutzmaßnahme wird ein Wall mit 4,00 m Höhe, beginnend am Ausrundungsende, hergestellt. Durch die Einschnittslage in diesem Bereich bleibt die Höhe über Gradienten konstant und läuft bis Bau-km 1+780 auf die Höhe 0 aus.

Im Bereich Ermlandstraße werden mit diesen Maßnahmen an allen Gebäuden die Grenzwerte für Lärm tagsüber und nachts eingehalten. Die Pegelminderungen betragen 5 dB(A), in der Spitze sogar 9,4 dB(A) mit Lärmschutz, im Vergleich ohne Lärmschutzmaßnahmen. Kann eine bauliche Nutzung mit aktivem Lärmschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, kann nach § 42 BImSchG ein Anspruch auf Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen baulichen Anlagen in Betracht kommen. Ebenso eine weitere Entschädigung in Geld als Ausgleich für den Außenwohnbereich bei Überschreitung der Grenzwerte am Tag.

Bewertungskriterien auf das Schutzgut Luft sind die Anforderungen der 22. Bundesimmissionsschutz-Verordnung, durch die die EU-Luftqualitätsrichtlinien umgesetzt werden. Die durchgeführten Schadstoffuntersuchungen der Parameter Benzol-Gesamtbelastung, NO₂ – Gesamtbelastung und Partikel (PM10) übersteigen nicht die Konzentrationswerte, die die 22. BImSchV nennt. Wegen der guten Durchlüftung, Tieflage nur ab Turnerstraße bis Anschluss Kreinsloger, sind keine gravierenden Luftqualitätsprobleme zu erwarten.

Um mögliche Überschreitungen von bis dahin geltenden Grenz- und Konzentrationswerten nach Inbetriebnahme des letzten Bauabschnitts der B 74 zu prüfen, wird vom Umweltressort für ein Jahr eine Messstation des Messprogramms Verkehrsimmissionen entsprechend den Vorschriften im Bereich eines Wohngebietes an der B 74 aufgestellt.

Die notwendigen Ampelanlagen an den Knotenpunkten erhalten ein Programm, das sich dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen automatisch anpasst. Die Aufstelllänge ist auf die Umlaufzeiten der Signalanlage abgestimmt. Eine längere Wartezeit an den Ampelanlagen in Spitzenzeiten ist jedoch nicht zu vermeiden.

Regelungen für gepachtete Flächen, Wertminderungsansprüche und Vereinbarungen über notwendige Aufwendungen für Objektschutzmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 35:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Gesetzliche Grundlage für die Durchführung

von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2). Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Die B 74 verläuft südlich der Straße Uppe Höchte in einer Entfernung von ca. 220 m. Für die Gebäude und Außenwohnbereiche werden infolge der Einschnittslage der Trasse nach der schalltechnischen Untersuchung die maßgebenden Grenzwerte nicht überschritten bzw. werden diese eingehalten. Aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen kommen demzufolge hier nicht zur Anwendung.

Die Verkehrsfläche zur Anbindung des Gewerbegebietes ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Die Festlegung erfolgt durch den Bebauungsplan 903A.

Als Bestandteil der Planungen für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und gem. § 13 (2) BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben. Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 36:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2).

Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Nach § 41 (1) BImSchG muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsgeräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Dies gilt nach § 41 (2) BImSchG jedoch nicht, wenn die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Kann eine bauliche Nutzung mit aktiven Lärmschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, kommt nach § 42 BImSchG ein Anspruch auf Entschädigung für passiven Lärmschutz an den betroffenen baulichen Anlagen in Betracht.

Bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte am Tage kann ebenso eine weitere Entschädigung in Geld als Ausgleich für den Außenwohnbereich in Frage kommen.

Die B 74 kreuzt die Richard-Taylor-Straße in Höhe der Einmündung Wasserweg. Für die Gebäude und Außenwohnbereiche wurde eine schalltechnische Berechnung durchgeführt. Es werden folgende Lärmschutzmaßnahmen getroffen. Bei Bau-km 0+160 beginnt ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,70 m über Gradierte. Im Bereich zwischen Bau-km 0+320 und 0+350 ist infolge der geringeren Entfernung der betroffenen Bebauung eine Höhe des Lärmschutzwalles von 3,20 m erforderlich. Bis zu seinem Ende bei Bau-km 0+410 beträgt die Höhe wieder 2,70 m über Gradierte.

Im Bereich Wasserweg werden an allen Gebäuden die maßgebenden Grenzwerte tagsüber und nachts eingehalten. Durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen betragen die Reduktionen zwischen 3 - 5 dB(A) im Vergleich ohne Lärmschutzmaßnahmen.

Ausnahme bilden die Gebäude Richard-Taylor-Straße 57 und 62. Aktiver Lärmschutz (Erhöhung der Lärmschutzwände) ist wirtschaftlich nicht vertretbar, hier besteht dem Grunde nach Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 37:

Die Planfeststellungsunterlagen wurden in der Zeit vom 23.11.2000 bis zum 22.12.2000 einschließlich im Ortsamt Blumenthal und im Bauamt Bremen-Nord zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt. Die Einwendungsfrist lief am 05.01.2001 ab. Die Bekanntgabe der Auslegung erfolgte am 18.11.2000 in den Bremer Tageszeitungen. Betroffene Grundstückseigentümer mit Wohnsitz außerhalb Bremens und Bürger mit Einwendungen aus dem Jahr 1991 wurden gesondert über die neue Auslegung mit Schriftstück informiert. Die amtliche Bekanntmachung in der gewählten Form entspricht den gesetzlichen Anforderungen.

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“.

In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie. Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2).

Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Nach § 41 (1) BImSchG muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsgeräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Dies gilt nach § 41 (2) BImSchG jedoch nicht, wenn die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Kann eine bauliche Nutzung mit aktivem Lärmschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, kommt nach § 42 BImSchG ein Anspruch auf Entschädigung für passiven Lärmschutz an den betroffenen baulichen Anlagen in Betracht. Bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte am Tage kann ebenso eine weitere Entschädigung in Geld als Ausgleich für den Außenwohnbereich in Frage kommen.

Die B 74 verläuft nördlich in einer Entfernung von ca. 180-250 m. Nach der schalltechnischen Berechnung für die Gebäude und Außenwohnbereiche werden entsprechende Lärmschutzmaßnahmen in Form eines Lärmschutzwalles von 4,00 m Höhe hergestellt. Durch die in diesem Bereich beginnende Einschnittslage der B 74 bleibt die Höhe über Gradierte konstant und läuft bis Bau-km 1+780 auf die Höhe 0 aus. Im Bereich Ermlandstraße werden mit diesen Maßnahmen an allen Gebäuden die maßgebenden Grenzwerte tagsüber und nachts eingehalten. Die Pegelminderungen betragen 5 dB(A), in der Spitze 9,4 dB(A) im Vergleich ohne Lärmschutzmaßnahmen. Die unrichtige Darstellung

der Länge des Lärmschutzwalles wird in den Planunterlagen durch Blaeintragungen richtig gestellt. Grundstückseinfriedungen werden wieder hergestellt und an die neuen Gegebenheiten angepasst. Zusätzliche Maßnahmen müssen vom Grundstückseigentümer getragen werden.

Als Bestandteil der Planungen für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und gem. § 13 (2) BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben.

Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt. Entsprechend der Maßgabe des Naturschutzgesetzes werden nur Einzelbäume mit einem Durchmesser > 10 cm aufgemessen. Nadelbäume sind als Fläche in den Plänen dargestellt. Der Lärmschutzwall ist neben der Schutzfunktion auch Bestandteil der Ausgleichsmaßnahme. Ein Wall passt sich dem Landschaftsbild besser an. Die den Straßen zugewandte Böschung mit der generellen Neigung 1:1.5 erhält eine flächige Gehölzpflanzung. Die Böschung am Siedlungsrand wird mit Füllsand abgemagert und mit Spontanvegetation (Sandtrockenrasen und Magerrasen) angesät.

Bewertungskriterien auf das Schutzgut Luft sind die Anforderungen der 22. Bundesimmissionschutz-Verordnung, durch die die EU-Luftqualitätsrichtlinien umgesetzt werden. Die durchgeführten Schadstoffuntersuchungen der Parameter Benzol-Gesamtbelastung, NO₂ – Gesamtbelastung und Partikel (PM10) übersteigen nicht die Konzentrationswerte, die die 22. BImSchV nennt. Wegen der guten Durchlüftung, Tieflage nur ab Turnerstraße bis Anschluss Kreinsloger, sind keine gravierenden Luftqualitätsprobleme zu erwarten.

Um mögliche Überschreitungen von bis dahin geltenden Grenz- und Konzentrationswerten nach Inbetriebnahme des letzten Bauabschnitts der B 74 zu prüfen, wird vom Umweltressort für ein Jahr eine Messstation des Messprogramms Verkehrsimmissionen entsprechend den Vorschriften im Bereich eines Wohngebietes an der B 74 aufgestellt.

Die Ampelanlagen an den Knotenpunkten erhalten ein Programm, das sich dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen automatisch anpasst. Die Aufstelllänge wird auf die Umlaufzeiten der Signalanlage abgestimmt. In Spitzenzeiten ist eine längere Wartezeit jedoch nicht zu vermeiden.

In den angrenzenden Wohngebieten werden nach Fertigstellung der Maßnahme entsprechende Lösungen erarbeitet und umgesetzt. Restriktive Maßnahmen im untergeordneten Netz sind nicht Bestandteil der Planfeststellung.

Die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen rechtfertigen den Weiterbau der Bundesstraße 74n von der Kreinsloger bis zur Farger Straße. Der Neubau dieses Teilstückes der B 74 ist als vordringlicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten.

Die Planung ist mit Maßnahmen anderer Planungsträger unter raumordnerischen Gesichtspunkten unter Einbeziehung einer Umweltverträglichkeitsprüfung abgestimmt. Neben der Verbindungsfunktion der Mittel- und Oberzentren dient die B 74 dem Berufs- und Wirtschaftsverkehr als wichtige Sammelachse für Pendlerströme. Der Weiterbau stärkt die Wirtschaftskraft der Region.

Im Jahr 1995 wurde eine neue Variantenuntersuchung (Ordner 4) durchgeführt. Auf dieser Grundlage ist ein Genehmigungsentwurf für die Trasse erstellt worden. Dieser hat dem BMV zur Prüfung vorgelegen, trägt einen Sichtvermerk und war Voraussetzung für die Aufstellung des Planfeststellungsentwurfes.

In den relativ hochbelasteten Hauptsammelstraßen Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße beträgt der Durchgangsverkehr 50% (unerwünschter Schleichverkehr vom Ende der B74/A270 bis zur Farger Straße). Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 -je nach Querschnitt- etwa 30%, zudem ist der Schwerverkehrsanteil mit ca. 9% sehr hoch.

In die Variantenuntersuchung von 1995 ist der Planfeststellungsentwurf von 1991 integriert worden. Die Untersuchung ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen und konnte während des Verfahrens eingesehen werden. Die Verkehrsuntersuchung von 1991 wurde 1997 nach einer Festlegung in der Antragskonferenz aktualisiert.

Dazu wurden an den gleichen Stellen wie im Jahre 1991 Querschnitts- und 24-Stundenzählungen durchgeführt und auf dieser Grundlage die Analyse und Prognosebelastungen neu ermittelt. Es ist trotz der zwischenzeitlichen Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden. Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung bestätigte die Zunahme der Verkehrsbelastung, somit ist die Prognosebelastung gerechtfertigt.

Bei der Studie wurde eine Wirkungsprognose der einzelnen Varianten erstellt. Dabei sind die verkehrlichen Wirkungen (Kraftfahrzeugverkehr, ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr), die Auswirkung auf das Umfeld (Naturhaushalt, Landschaft, Siedlungsraum, Lärmimmissionsbelastung) und die Wirtschaftlichkeit untersucht worden. Auf dieser Grundlage erfolgte eine vergleichende Bewertung der Planungsvarianten. Diese ergab, dass im Planfall der Variante 1c (Planfeststellungsvariante) den positiven Auswirkungen in den Zielfeldern Siedlungsraum, Raumordnung, Verkehr und Wirtschaftlichkeit der erhebliche Eingriff in Naturhaushalt und Landschaft gegenüber steht.

Die konsequente Entlastung der Ortsdurchfahrt bewirkt eine Konzentration der Verkehrsströme auf die B 74 und damit auf den sichersten und städtebaulich unempfindlichsten Straßenzug. Hier durch sind in Rönnebeck umfangreiche Potentiale zur städtebaulichen Aufwertung vorhanden.

Es ist zu erwarten, dass die Verkehrsströme auf die B 74 als Hauptverkehrsader durch den Bremer Norden verlagert werden, denn nur auf der geplanten Trasse ist ein ungestörter Verkehrsfluss möglich (Vorrang der B 74).

Die momentan stark belasteten Hauptsammelstraßen Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße werden bedingt durch die fehlende Anbindung an die B 74 entlastet. In der Erm-landstraße und Turnerstraße wird die Zubringer- und Verteilfunktion erhalten bleiben, wobei der jetzige Durchgangsverkehr auf der B 74 bleiben wird und eine Entlastung zu erwarten ist.

Soweit die Einwendung nicht durch Zusagen, - unrichtige Darstellung des Lärmschutzwalles -, ihre Erledigung gefunden hat, war diese zurückzuweisen.

Zu 38:

Begründung wie zu 37. Die Einwendung ist identisch. Die Einwenderin lässt sich unter lfd. Nr. 37 rechtsanwältlich vertreten.

Soweit die Einwendung nicht durch Zusagen, - unrichtige Darstellung des Lärmschutzwalles - , ihre Erledigung gefunden hat, war diese zurückzuweisen.

Zu 39:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2). Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Nach § 41 (1) BImSchG muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsrgeräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Dies gilt nach § 41 (2) BImSchG jedoch nicht, wenn die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Kann eine bauliche Nutzung mit aktivem Lärmschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, kommt nach § 42 BImSchG ein Anspruch auf Entschädigung für passi-

ven Lärmschutz an den betroffenen baulichen Anlagen in Höhe der notwendigen Aufwendungen in Betracht. Bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte am Tage kann ebenso eine weitere Entschädigung in Geld als Ausgleich für den Außenwohnbereich in Frage kommen.

Bewertungskriterien auf das Schutzgut Luft sind die Anforderungen der 22. Bundesimmissionschutz-Verordnung, durch die die EU-Luftqualitätsrichtlinien umgesetzt werden.

Die durchgeführten Schadstoffuntersuchungen der Parameter Benzol-Gesamtbelastung, NO₂-Gesamtbelastung und Partikel (PM10) übersteigen nicht die Konzentrationswerte, die die 22. BImSchV nennt. Wegen der guten Durchlüftung, Tieflage nur ab Turnerstraße bis Anschluss Kreinsloger, sind keine gravierenden Luftqualitätsprobleme zu erwarten.

Um mögliche Überschreitungen von bis dahin geltenden Grenz- und Konzentrationswerten nach Inbetriebnahme des letzten Bauabschnitts der B 74 zu prüfen, wird vom Umweltressort für ein Jahr eine Messstation des Messprogramms Verkehrsimmissionen entsprechend den Vorschriften im Bereich eines Wohngebietes an der B 74 aufgestellt.

Das befürchtete unbefugte Betreten des Grundstückes ist auszuschließen, da Grundstückseinfriedungen wieder hergestellt und den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Zusätzliche Maßnahmen müssen vom Grundstückseigentümer getragen werden.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 40:

Das Wohngebäude Samlandstraße wird in die Planunterlagen aufgenommen und entsprechend berücksichtigt. Nach § 9a FStrG unterliegen Grundstücke vom Beginn der Auslegung einer Veränderungssperre. Hiernach dürfen auf dem vom Plan betroffenen Grundstück wertsteigernde oder den geplanten Straßenbau erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden. Ausnahmen bilden aber Veränderungen, die in rechtlich zulässiger Weise vorher begonnen worden sind. Die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung wird nicht berührt.

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2). Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Nach § 41 (1) BImSchG muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsgeräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Dies gilt nach § 41 (2) BImSchG jedoch nicht, wenn die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Kann eine bauliche Nutzung mit aktivem Lärmschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, kommt nach § 42 BImSchG ein Anspruch auf Entschädigung für passiven Lärmschutz an den betroffenen baulichen Anlagen in Betracht. Bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte am Tage kann ebenso eine weitere Entschädigung in Geld als Ausgleich für den Außenwohnbereich in Frage kommen.

Die B 74 verläuft nördlich der Straße Wasserweg in einer Entfernung von ca. 120-180 m. Zum Schutz der Häuser sind aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Bei Bau-km 0+160 beginnt ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,70 m über Gelände. Im Bereich zwischen Bau-km 0+320 und 0+350 ist infolge geringerer Entfernung der betroffenen Gebäude zur Straße eine Höhe von 3,20 m

erforderlich. Bis zum Ende bei Bau-km 0+410 beträgt die Höhe des LS-Walls wieder 2,70 m über Gradiente.

Im Bereich Wasserweg werden mit diesen Maßnahmen an allen Gebäuden die maßgebenden Grenzwerte tagsüber und nachts eingehalten. Die Reduktionen betragen im Vergleich ohne Lärmschutzmaßnahmen zwischen 2 und 4 dB(A), an exponierten Stellen bis zu 5,0 dB(A).

Entschädigungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Das Wohngebäude Samlandstraße 43A wird durch Blaeintragungen in die Planfeststellungsunterlagen aufgenommen und Bestandteil der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11, Ordner 2). Von den vorzusehenden zusätzlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird der noch unbebaute hintere Teil des Grundstücks Samlandstraße 45 erfasst.

Es ist unwahrscheinlich, dass der Wasserweg aufgrund der Lage im Straßennetz und des Ausbauzustandes als Durchgangsstraße genutzt wird und somit eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Vergleich zum heutigen Zustand zu erwarten ist. Die Verbindung mit der Richard-Taylor-Straße ist hauptsächlich für die bessere Erreichbarkeit für Müllfahrzeuge notwendig. Zusätzlicher Verkehr könnte sich allenfalls im Rahmen von Anliegerverkehr ergeben. Die Benutzung des Wasserweges als Durchgangsstraße ist insbesondere deswegen nicht zu erwarten, weil die Richard-Taylor-Straße durch die geplante Teilstrecke B 74 unterbrochen wird.

Auf Grund der Richtlinie für die Anlage von Straßen (RAS-L), der gegebenen Örtlichkeiten und Zwangspunkten ist die gewählte Linie der optimale Verlauf der Trasse. Folgende Zwangspunkte sind für die gewählte Linie maßgebend:

Anschluss am Baubeginn und am Bauende

Abstand zur vorhandenen Bebauung

Freigehaltener Korridor in den Bebauungsplänen

Linienführung aus den alten Planfeststellungsunterlagen (bereits getätigter Grunderwerb, Einvernehmen mit den Beteiligten hergestellt)

Plangleiche Querung der Eisenbahnlinie und Anschluss an das Gewerbegebiet Farge

Abstand zu den Kleingärten bei km 1+000

Abstand zum Naturschutzgebiet Eispohl/Sandwehen

Schichtenwasser im Bereich Eispohl/Katzenpohl

Plangleiche Kreuzung an der Turner Straße

Umspannwerk bei km 2+020.

Die Entwurfselemente entsprechen der RAS-L. Haltesichtweiten sind auf der gesamten Strecke uneingeschränkt vorhanden. Eine Änderung in kurze Teilabschnitte ist nicht möglich.

Der Weg hinter den Grundstücken in der Samlandstraße bildet eine fußläufige Vernetzung in Richtung Kleingärten. Auf den Weg wird verzichtet, sofern er nicht für die rückwärtige Erschließung der Grundstücke notwendig ist.

Der Wassergraben ersetzt ein vorhandenes Gewässer und ist zur Erhaltung der Vorflut notwendig. Im Bereich der Grundstücke ist bedingt durch die geringe Tiefe eine Verrohrung nicht möglich.

Die Notwendigkeit der Inanspruchnahme von Grundstücken für den Ausbau der Teilstrecke B 74 wird in der Unterlage 14, Ordner 2 ausgewiesen.

Die Erstellung von Wertgutachten, Grunderwerbsverhandlungen und Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat, war diese daher zurückzuweisen.

Zu 41:

Sammeleinwendung. Begründung wie zu lfd. Nr. 114

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 42:

Sammeleinwendung. Begründung wie zu lfd. Nr. 114
Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 43:

Sammeleinwendung. Begründung wie zu 114
Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 44:

Sammeleinwendung. Begründung wie zu. 114
Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 45:

Als Bestandteil der Planungen für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und gem. § 13 (2) BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben.

Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt. Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, muss ein Ausgleich und Ersatz erfolgen. Die einzelnen Maßnahmen sind im LBP dargestellt und im Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1, Ordner 3) ausführlich beschrieben.

Nach Fertigstellung der Maßnahme Teilstrecke B 74 werden in den angrenzenden Wohngebieten entsprechende verkehrliche Lösungen erarbeitet und umgesetzt. Restriktive Maßnahmen im untergeordneten Netz sind jedoch nicht Bestandteil einer Planfeststellung.

Die Ermittlung eines Wertverlustes bzw. die Bewertung eines Gebäudes und Grundstücks sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 46:

Der Neubau des netzschließenden Teilstücks der B 74 ist als baulicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten. Diese Maßnahme ist als vordringlicher Bedarf eingestuft.

Die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen rechtfertigen den Weiterbau der Bundesstraße 74n von der Kreinsloger bis zur Farger Straße. Die Planung ist mit Maßnahmen anderer Planungsträger unter raumordnerischen Gesichtspunkten unter Einbeziehung einer Umweltverträglichkeitsprüfung abgestimmt. Neben der Verbindungsfunktion der Mittel- und Oberzentren dient die B 74 dem Berufs- und Wirtschaftsverkehr als wichtige Sammelachse für Pendlerströme. Der Weiterbau stärkt die Wirtschaftskraft der Region.

Im Jahr 1995 wurde eine neue Variantenuntersuchung (Ordner 4) durchgeführt. Auf dieser Grundlage ist ein Genehmigungsentwurf für die Trasse erstellt worden. Dieser hat dem BMV zur Prüfung vorgelegen, trägt einen Sichtvermerk und war Voraussetzung für die Aufstellung des Planfeststellungsentwurfes.

In den relativ hochbelasteten Hauptsammelstraßen, Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50% (unerwünschter Schleichverkehr vom Ende der B74/A270 bis zur Farger Straße). Demgegenüber beträgt der Anteil

des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 -je nach Querschnitt- etwa 30%, zudem ist der Schwerverkehrsanteil mit ca. 9% sehr hoch.

In die Variantenuntersuchung von 1995 ist der Planfeststellungsentwurf von 1991 integriert worden. Die Untersuchung ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen und konnte während des Verfahrens eingesehen werden. Die Verkehrsuntersuchung von 1991 wurde 1997 nach einer Festlegung in der Antragskonferenz aktualisiert.

Dazu wurden an den gleichen Stellen wie im Jahre 1991 Querschnitts- und 24-h-Zählungen durchgeführt und auf dieser Grundlage die Analyse und Prognosebelastungen neu ermittelt. Es ist trotz der zwischenzeitlichen Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden. Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung bestätigte die Zunahme der Verkehrsbelastung, somit ist die Prognosebelastung gerechtfertigt.

Bei der Studie wurde eine Wirkungsprognose der einzelnen Varianten erstellt. Dabei sind die verkehrliche Wirkung (Kraftfahrzeugverkehr, den ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr), die Auswirkung auf das Umfeld (Naturhaushalt, Landschaft, Siedlungsraum, Lärmimmissionsbelastung) und die Wirtschaftlichkeit untersucht worden. Auf dieser Grundlage erfolgte eine vergleichende Bewertung der Planungsvarianten.

Diese ergab, dass im Planfall der Variante 1c (Planfeststellungsvariante) den positiven Auswirkungen in den Zielfeldern Siedlungsraum, Raumordnung, Verkehr und Wirtschaftlichkeit der erhebliche Eingriff in Naturhaushalt und Landschaft gegenüber steht.

Die konsequente Entlastung der Ortsdurchfahrt bewirkt eine Konzentration der Verkehrsströme auf die B 74 und damit auf den sichersten und städtebaulich unempfindlichsten Straßenzug. Hierdurch sind in Rönnebeck umfangreiche Potentiale zur städtebaulichen Aufwertung vorhanden. Es ist zu erwarten, dass die Verkehrsströme die B74 als Hauptverkehrsader durch den Bremer Norden nutzen, denn nur auf dieser Trasse ist ein ungestörter Verkehrsfluss möglich (Vorrang der B 74).

Die momentan stark belasteten Hauptsammelstraßen Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße werden bedingt durch die fehlende Anbindung an die B74 entlastet. In der Ermlandstraße und Turnerstraße wird die Zubringer- und Verteilfunktion erhalten bleiben, wobei der jetzige Durchgangsverkehr auf der B 74 bleiben wird und eine Entlastung zu erwarten ist.

Bewertungskriterien auf das Schutzgut Luft sind die Anforderungen der 22. Bundesimmissionschutz-Verordnung, durch die die EU-Luftqualitätsrichtlinien umgesetzt werden.

Die durchgeführten Schadstoffuntersuchungen der Parameter Benzol-Gesamtbelastung, NO₂ – Gesamtbelastung und Partikel (PM10) übersteigen nicht die Konzentrationswerte, die die 22. BImSchV nennt. Wegen der guten Durchlüftung, Tieflage nur ab Turnerstraße bis Anschluss Kreinsloger, sind keine gravierenden Luftqualitätsprobleme zu erwarten.

Um mögliche Überschreitungen von bis dahin geltenden Grenz- und Konzentrationswerten nach Inbetriebnahme des letzten Bauabschnitts der B 74 zu prüfen, wird vom Umweltressort für ein Jahr eine Messstation des Messprogramms Verkehrsimmissionen entsprechend den Vorschriften im Bereich eines Wohngebietes an der B 74 aufgestellt.

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2).

Die B 74 verläuft nördlich in einer Entfernung von ca. 220 m. Auf der Südseite der Trasse ist durchgängig aktiver Lärmschutz für die Wohngebäude und Außenbereiche erforderlich. Bei Bau-km 0+728 beginnt eine hochabsorbierende Lärmschutzwand. Diese bindet bei km 0+870 in einen Lärm-

schutzwall ein, der bis zu Bau-km 1+635 (Turnerstraße) geführt wird. In Teilbereichen wird, bedingt durch die örtlichen Gegebenheiten, eine Wand-Wall-Kombination gewählt.

Im Bereich Cranzer Straße werden mit diesen Maßnahmen an allen Gebäuden die maßgebenden Grenzwerte tagsüber und nachts eingehalten. Die Pegelminderungen betragen 7-8 dB(A), in der Spitze sogar 10dB(A) im Vergleich ohne Lärmschutzmaßnahmen.

Als Bestandteil der Planungen für die B74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und gem. § 13 Abs. 2 BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben. Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt. Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, muss ein Ausgleich und Ersatz erfolgen. Die einzelnen Maßnahmen sind im LBP dargestellt und im Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1, Ordner 3) ausführlich beschrieben.

Der öffentliche Personennahverkehr ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Maßnahmen des ÖPNV bzw. SPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde in der Variantenuntersuchung jedoch bewertet. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch den geplanten Bau des Teilstücks B 74 nicht eingeschränkt.

Die Ermittlung eines Wertverlustes bzw. die Bewertung eines Gebäudes und Grundstücks sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war deshalb zurückzuweisen.

Zu 47:

Die Bebaubarkeit im hinteren Bereich des Grundstücks ist nicht mehr Gegenstand der Einwendung, da dieser Teil mittlerweile bebaut ist.

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie. Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2).

Die durchgeführten Schadstoffuntersuchungen der Parameter Benzol-Gesamtbelastung, NO₂-Gesamtbelastung und Partikel (PM10) übersteigen nicht die Konzentrationswerte, die die 22. BImSchV nennt. Wegen der guten Durchlüftung, Tieflage nur ab Turnerstraße bis Anschluss Kreinsloger, sind keine gravierenden Luftqualitätsprobleme zu erwarten.

Um mögliche Überschreitungen von bis dahin geltenden Grenz- und Konzentrationswerten nach Inbetriebnahme des letzten Bauabschnitts der B 74 zu prüfen, wird vom Umweltressort für ein Jahr eine Messstation des Messprogramms Verkehrsimmissionen entsprechend den Vorschriften im Bereich eines Wohngebietes an der B 74 aufgestellt.

Der gegenwärtige Stauwasserspiegel kann während der Baumaßnahmen an einigen Stellen unter Umständen angeschnitten werden. Durch Maßnahmen am Unterbau, wie Folienabdichtungen und Einbau von Lehmschürzen wird sich der Stauwasserspiegel wieder einstellen.

Die Samlandstraße hat, wie in den Planfeststellungsunterlagen ausgeführt, keine direkte Anbindung zur B 74. Der Straßenzug behält aber weiterhin die Funktion einer Sammelstraße für das Wohngebiet.

Durch die verfügbaren Auflagen und Nebenbestimmungen wird sichergestellt, dass die Baustelle und insbesondere die Baumaschinen so errichtet und betrieben werden, dass sie dem Stand der Technik zur Bekämpfung von Erschütterungen entsprechen. Zum Schutz der Bevölkerung ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Die entsprechenden Immissionswerte sind einzuhalten. Ferner sind durch die Gestaltung der Bauverträge eventuell entstehende Belastungen zu minimieren.

Der öffentliche Personennahverkehr ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Maßnahmen des ÖPNV bzw. SPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde in der Variantenuntersuchung bewertet. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch den geplanten Bau des Teilstücks B 74 nicht eingeschränkt. Ergänzend ist eine Untersuchung der Farger-Vegesacker-Eisenbahn über eine Aufnahme des schienengebundenen Nahverkehrs durchgeführt worden.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 48:

Als Bestandteil der Planungen für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und gem. § 13 Abs. 2 BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben. Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt. Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, muss ein Ausgleich und Ersatz erfolgen. Die einzelnen Maßnahmen sind im LBP dargestellt und im Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1, Ordner 3) ausführlich beschrieben.

Der gegenwärtige Stauwasserspiegel kann während der Baumaßnahmen an einigen Stellen unter Umständen angeschnitten werden. Durch Maßnahmen am Unterbau, wie Folienabdichtungen und Einbau von Lehmschürzen wird sich der Stauwasserspiegel wieder einstellen.

Ein straßenbegleitender Rad- und Gehweg ist nach den Planfeststellungsunterlagen nicht vorgesehen.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 49:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Nach den Bestimmungen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung ist beim Neubau eines Verkehrsweges grundsätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung sicherzustellen. Die Planung und Ausführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind nach den tatsächlichen Möglichkeiten, der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit abzustimmen. Vorrang hat die aktive Maßnahme. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze werden an allen Gebäuden die Grenzwerte im Bereich Cranzer Straße eingehalten. Die Pegelminderungen betragen 7-8 dB(A), in der Spitze 10 dB(A) im Vergleich ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen.

Die durchgeführten Schadstoffuntersuchungen der Parameter Benzol-Gesamtbelastung, NO₂-Gesamtbelastung und Partikel (PM10) übersteigen nicht die Konzentrationswerte, die die 22. BImSchV nennt. Wegen der guten Durchlüftung, Tieflage nur ab Turnerstraße bis Anschluss Kreinsloger, sind keine gravierenden Luftqualitätsprobleme zu erwarten.

Um mögliche Überschreitungen von bis dahin geltenden Grenz- und Konzentrationswerten nach Inbetriebnahme des letzten Bauabschnitts der B 74 zu prüfen, wird vom Umweltressort für ein Jahr ei-

ne Messstation des Messprogramms Verkehrsimmissionen entsprechend den Vorschriften im Bereich eines Wohngebietes an der B 74 aufgestellt.

Als Bestandteil der Planungen für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und gem. § 13 Abs. 2 BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben. Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt. Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, muss ein Ausgleich und Ersatz erfolgen. Die einzelnen Maßnahmen sind im LBP dargestellt und im Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1, Ordner 3) ausführlich beschrieben.

Der gegenwärtige Stauwasserspiegel kann während der Baumaßnahmen an einigen Stellen unter Umständen angeschnitten werden. Durch Maßnahmen am Unterbau, wie Folienabdichtungen und Einbau von Lehmschürzen wird sich der Stauwasserspiegel wieder einstellen.

Ein straßenbegleitender Rad- und Gehweg ist nach den Planfeststellungsunterlagen nicht vorgesehen.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 50:

Bauliche Anlagen entlang von Bundesstraßen dürfen gemäß § 9 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in einer Entfernung bis zu 20 m, gemessen vom äußeren Fahrbahnrand, nicht errichtet werden. Diese Beschränkung gilt bei geplanten Bundesstraßen ab Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren. Hiervon nicht betroffen sind bauliche Anlagen, die bereits im beplanten Bereich vorhanden sind.

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Nach den Bestimmungen der 16. Bundes-Immissionschutzverordnung ist beim Neubau eines Verkehrsweges grundsätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung sicherzustellen. Die Planung und Ausführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind nach den tatsächlichen Möglichkeiten, der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit abzustimmen. Vorrang hat die aktive Maßnahme. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze werden an allen Gebäuden im Bereich Ermlandstraße die Grenzwerte eingehalten. Die Pegelminderungen betragen 5 dB(A), in der Spitze 9,4 dB(A) im Vergleich ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen.

Die durchgeführten Schadstoffuntersuchungen der Parameter Benzol-Gesamtbelastung, NO₂-Gesamtbelastung und Partikel (PM10) übersteigen nicht die Konzentrationswerte, die die 22. BImSchV nennt. Wegen der guten Durchlüftung, Tieflage nur ab Turnerstraße bis Anschluss Kreinsloger, sind keine gravierenden Luftqualitätsprobleme zu erwarten.

Um mögliche Überschreitungen von bis dahin geltenden Grenz- und Konzentrationswerten nach Inbetriebnahme des letzten Bauabschnitts der B 74 zu prüfen, wird vom Umweltressort für ein Jahr eine Messstation des Messprogramms Verkehrsimmissionen entsprechend den Vorschriften im Bereich eines Wohngebietes an der B 74 aufgestellt.

Als Bestandteil der Planungen für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und gem. § 13 (2) BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben.

Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt. Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, muss ein Ausgleich und Ersatz erfolgen. Die einzelnen Maßnahmen sind im LBP dargestellt und im Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1, Ordner 3) ausführlich beschrieben.

Der gegenwärtige Stauwasserspiegel kann während der Baumaßnahmen an einigen Stellen unter Umständen angeschnitten werden. Durch Maßnahmen am Unterbau, wie Folienabdichtungen und Einbau von Lehmschürzen, wird sich der Stauwasserspiegel wieder einstellen.

Bedingt durch den Abstand der baulichen Anlagen zur Trasse ist nicht mit Bauwerksschäden während der Bauzeit und danach zu rechnen. Sollten dennoch Schäden auftreten, werden diese begutachtet und gegebenenfalls beseitigt bzw. entschädigt.

Eventuelle Entschädigungsverfahren und Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabenträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 51:

Begründung wie zu 50

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 52:

Als Bestandteil der Planungen für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und gem. § 13 (2) BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben.

Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt. Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, muss ein Ausgleich und Ersatz erfolgen. Die einzelnen Maßnahmen sind im LBP dargestellt und im Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1, Ordner 3) ausführlich beschrieben.

In das zwischen Neurönnebecker und Turner Straße gelegene Naturschutzgebiet Eispohl/ Sandwehen reicht der mittlere Straßenabschnitt der B 74 bei Bau-km 1,2 bis Bau-km 1,7 mit dem 1,50 m starken Straßenaufbau unter Umständen in den geländenahen Stauwasserhorizont des Naturschutzgebietes. Das oberflächennahe Stauwasser hat aber keinen hydraulischen Kontakt zum Hauptgrundwasserleiter. Im Rahmen der hydrologischen Stellungnahme 1997 (Unterlage 13, Ordner 2) sind die Probleme für den Wasserhaushalt untersucht und gelöst. Nach Abschluss der Maßnahme im Unterbau wird sich durch eine Foliendichtung und den Einbau einer Lehmschürze der Stauwasserspiegel wie gehabt einstellen.

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Nach den Bestimmungen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung ist beim Neubau eines Verkehrsweges grundsätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung sicherzustellen. Die Planung und Ausführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind nach den tatsächlichen Möglichkeiten, der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit abzustimmen. Vorrang hat die aktive Maßnahme. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze werden an allen Gebäuden im Bereich Uppe Höchte die Grenzwerte eingehalten.

Der Neubau des netzschließenden Teilstücks der B 74 ist als baulicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten. Diese Maßnahme ist als vordringlicher Bedarf eingestuft.

Die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen rechtfertigen den Weiterbau der Bundesstraße 74n von der Kreinsloger bis zur Farger Straße. Die Planung ist mit Maßnahmen anderer Planungsträger unter raumordnerischen Gesichtspunkten unter Einbeziehung einer Umweltverträglichkeitsprüfung abgestimmt. Neben der Verbindungsfunktion der Mittel- und Oberzentren dient die B 74 dem Berufs- und Wirtschaftsverkehr als wichtige Sammelachse für Pendlerströme. Der Weiterbau stärkt die Wirtschaftskraft der Region.

Im Jahr 1995 wurde eine neue Variantenuntersuchung (Ordner 4) durchgeführt. Auf dieser Grundlage ist ein Genehmigungsentwurf für die Trasse erstellt worden. Dieser hat dem BMV zur Prüfung vorgelegen, trägt einen Sichtvermerk und war Voraussetzung für die Aufstellung des Planfeststellungsentwurfes.

In den relativ hochbelasteten Hauptsammelstraßen, Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50% (unerwünschter Schleichverkehr vom Ende der B74/A270 bis zur Farger Straße). Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 - je nach Querschnitt - etwa 30%, zudem ist der Schwerverkehrsanteil mit ca. 9% sehr hoch.

In die Variantenuntersuchung von 1995 ist der Planfeststellungsentwurf von 1991 integriert worden. Die Untersuchung ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen und konnte während des Verfahrens eingesehen werden. Die Verkehrsuntersuchung von 1991 wurde 1997 nach einer Festlegung in der Antragskonferenz aktualisiert. Dazu wurden an den gleichen Stellen wie im Jahre 1991 Querschnitts- und 24-h-Zählungen durchgeführt und auf dieser Grundlage die Analyse und Prognosebelastungen neu ermittelt. Es ist trotz der zwischenzeitlichen Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden. Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung bestätigte die Zunahme der Verkehrsbelastung, somit ist die Prognosebelastung gerechtfertigt.

Der öffentliche Personennahverkehr ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Maßnahmen des ÖPNV bzw. SPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde in der Variantenuntersuchung bewertet. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch den geplanten Bau des Teilstücks B 74 nicht eingeschränkt.

Entschädigungsverfahren und Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war deshalb zurückzuweisen.

Zu 53:

Begründung wie zu 52.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 54:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Nach den Bestimmungen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung ist beim Neubau eines Verkehrsweges grundsätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung sicherzustellen. Die Planung und Ausführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind nach den tatsächlichen Möglichkeiten, der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit abzustimmen. Vorrang hat die aktive Maßnahme.

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze werden an allen Gebäuden im Bereich Uppe Höchte die Grenzwerte eingehalten.

Die durchgeführten Schadstoffuntersuchungen der Parameter Benzol-Gesamtbelastung, NO₂-Gesamtbelastung und Partikel (PM10) übersteigen nicht die Konzentrationswerte, die die 22. BImSchV nennt. Wegen der guten Durchlüftung, Tieflage nur ab Turnerstraße bis Anschluss Kreinsloger, sind keine gravierenden Luftqualitätsprobleme zu erwarten.

Um mögliche Überschreitungen von bis dahin geltenden Grenz- und Konzentrationswerten nach Inbetriebnahme des letzten Bauabschnitts der B 74 zu prüfen, wird vom Umweltressort für ein Jahr eine Messstation des Messprogramms Verkehrsimmissionen entsprechend den Vorschriften im Bereich eines Wohngebietes an der B 74 aufgestellt.

Als Bestandteil der Planungen für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und gem. § 13 (2) BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben.

Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt. Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, muss ein Ausgleich und Ersatz erfolgen. Die einzelnen Maßnahmen sind im LBP dargestellt und im Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1, Ordner 3) ausführlich beschrieben.

In das zwischen Neurönnebecker- und Turner Straße gelegene Naturschutzgebiet Eispolh/ Sandwehen reicht der mittlere Straßenabschnitt der B 74 bei Bau-km 1,2 bis Bau-km 1,7 mit dem 1,50 m starken Straßenaufbau unter Umständen in den geländenahen Stauwasserhorizont des Naturschutzgebietes. Das oberflächennahe Stauwasser hat aber keinen hydraulischen Kontakt zum Hauptgrundwasserleiter. Im Rahmen der hydrologischen Stellungnahme 1997 (Unterlage 13, Ordner 2) sind die Probleme für den Wasserhaushalt untersucht und gelöst.

Nach Abschluss der Maßnahme im Unterbau wird sich durch eine Foliendichtung und den Einbau einer Lehmschürze der Stauwasserspiegel wie gehabt einstellen.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 55:

Begründung wie zu 54.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 56:

Der Neubau des netzschließenden Teilstücks der B 74 ist als baulicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten. Diese Maßnahme ist als vordringlicher Bedarf eingestuft.

Durch die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen in Rönnebeck sind Verkehrsverhältnisse vorhanden, die den Weiterbau der B74 bis zur Farger Straße dringend erforderlich machen. Die Planung ist mit Maßnahmen anderer Planungsträger unter raumordnerischen Gesichtspunkten unter Einbeziehung einer Umweltverträglichkeitsprüfung abgestimmt. Neben der Verbindungsfunktion der Mittel- und Oberzentren dient die B 74 dem Berufs- und Wirtschaftsverkehr als wichtige Sammelachse für Pendlerströme. Der Weiterbau stärkt die Wirtschaftskraft der Region.

Im Jahr 1995 wurde eine neue Variantenuntersuchung (Ordner 4) durchgeführt. Auf dieser Grundlage ist ein Genehmigungsentwurf für die Trasse erstellt worden. Dieser hat dem BMV zur Prüfung vorgelegen, trägt einen Sichtvermerk und war Voraussetzung für die Aufstellung des Planfeststellungsentwurfes.

In den relativ hochbelasteten Hauptsammelstraßen, Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50% (unerwünschter Schleichverkehr vom Ende der B74/A270 bis zur Farger Straße). Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 - je nach Querschnitt - etwa 30%, zudem ist der Schwerverkehrsanteil mit ca. 9% sehr hoch.

In die Variantenuntersuchung von 1995 ist der Planfeststellungsentwurf von 1991 integriert worden. Die Untersuchung ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen und konnte während des Verfahrens eingesehen werden. Die Verkehrsuntersuchung von 1991 wurde 1997 nach einer Festlegung in der Antragskonferenz aktualisiert. Dazu wurden an den gleichen Stellen wie im Jahre 1991 Querschnitts- und 24-h-Zählungen durchgeführt und auf dieser Grundlage die Analyse und Prognosebelastungen neu ermittelt. Es ist trotz der zwischenzeitlichen Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Pla-

nungsgebiet berücksichtigt worden. Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung bestätigte die Zunahme der Verkehrsbelastung, somit ist die Prognosebelastung gerechtfertigt.

Der öffentliche Personennahverkehr ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Maßnahmen des ÖPNV bzw. SPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde in der Variantenuntersuchung bewertet. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch den geplanten Bau des Teilstücks B 74 nicht eingeschränkt.

Die Trasse für die geplante B 74 wird, wie im Flächennutzungsplan (FNP) ausgeführt, seit dreißig Jahren frei gehalten und unterliegt keiner anderen Nutzung bzw. ist keine andere Nutzungsart vorgesehen.

Als Bestandteil der Planungen für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs.1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und gem. § 13 Abs. 2 BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben.

Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt.

Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, muss ein Ausgleich und Ersatz erfolgen. Die einzelnen Maßnahmen sind im LBP dargestellt und im Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1, Ordner 3) ausführlich beschrieben.

In das zwischen Neurönnebecker- und Turner Straße gelegene Naturschutzgebiet Eispohl/ Sandwehen reicht der mittlere Straßenabschnitt der B 74 bei Bau-km 1,2 bis Bau-km 1,7 mit dem 1,50 m starken Straßenaufbau unter Umständen in den geländenahen Stauwasserhorizont des Naturschutzgebietes. Das oberflächennahe Stauwasser hat aber keinen hydraulischen Kontakt zum Hauptgrundwasserleiter. Im Rahmen der hydrologischen Stellungnahme 1997 (Unterlage 13, Ordner 2) sind die Probleme für den Wasserhaushalt untersucht und gelöst. Nach Abschluss der Maßnahme im Unterbau wird durch eine Foliendichtung und Einbau einer Lehmschürze sich der Stauwasserspiegel wie gehabt einstellen.

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden.

Nach den Bestimmungen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung ist beim Neubau eines Verkehrsweges grundsätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung sicherzustellen. Die Planung und Ausführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind nach den tatsächlichen Möglichkeiten, der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit abzustimmen. Vorrang hat die aktive Maßnahme.

Es ist zu erwarten, dass die Verkehrsströme die B 74 als Hauptverkehrsader durch den Bremer Norden benutzen werden, denn nur auf dieser Trasse ist ein ungestörter Verkehrsfluss möglich. Die stark belastete Samlandstraße wird bedingt durch die fehlende Anbindung an die geplante B 74 entlastet.

Durch die verfügbaren Auflagen und Nebenbestimmungen wird sichergestellt, dass die Baustelle und insbesondere die Baumaschinen so errichtet und betrieben werden, dass sie dem Stand der Technik entsprechen. Zum Schutz der Bevölkerung ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 57:

Als Bestandteil der Planungen für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und gem. § 13 (2) BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben.

Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt. Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, muss ein Ausgleich und Ersatz erfolgen. Die einzelnen Maßnahmen sind im LBP dargestellt und im Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1, Ordner 3) ausführlich beschrieben.

In das zwischen Neurönnebecker- und Turner Straße gelegene Naturschutzgebiet Eispolh/ Sandwehen reicht der mittlere Straßenabschnitt der B 74 bei Bau-km 1,2 bis Bau-km 1,7 mit dem 1,50 m starken Straßenaufbau unter Umständen in den geländenahen Stauwasserhorizont des Naturschutzgebietes. Das oberflächennahe Stauwasser hat aber keinen hydraulischen Kontakt zum Hauptgrundwasserleiter. Im Rahmen der hydrologischen Stellungnahme 1997 (Unterlage 13, Ordner 2) sind die Probleme für den Wasserhaushalt untersucht und gelöst. Nach Abschluss der Maßnahme im Unterbau wird sich durch eine Foliendichtung und den Einbau einer Lehmschürze der Stauwasserspiegel wie gehabt einstellen.

Der Neubau des netzschließenden Teilstücks der B 74 ist als baulicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten. Diese Maßnahme ist als vordringlicher Bedarf eingestuft.

Durch die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen in Rönnebeck sind Verkehrsverhältnisse vorhanden, die den Weiterbau der B 74 bis zur Farger Straße dringend erforderlich machen. Die Planung ist mit Maßnahmen anderer Planungsträger unter raumordnerischen Gesichtspunkten unter Einbeziehung einer Umweltverträglichkeitsprüfung abgestimmt. Neben der Verbindungsfunktion der Mittel- und Oberzentren dient die B 74 dem Berufs- und Wirtschaftsverkehr als wichtige Sammelachse für Pendlerströme. Der Weiterbau stärkt die Wirtschaftskraft der Region.

Im Jahr 1995 wurde eine neue Variantenuntersuchung (Ordner 4) durchgeführt. Auf dieser Grundlage ist ein Genehmigungsentwurf für die Trasse erstellt worden. Dieser hat dem BMV zur Prüfung vorgelegen, trägt einen Sichtvermerk und war Voraussetzung für die Aufstellung des Planfeststellungsentwurfes.

In den relativ hochbelasteten Hauptsammelstraßen, Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50% (unerwünschter Schleichverkehr vom Ende der B74/A270 bis zur Farger Straße). Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 - je nach Querschnitt - etwa 30%, zudem ist der Schwerverkehrsanteil mit ca. 9% sehr hoch.

In die Variantenuntersuchung von 1995 ist der Planfeststellungsentwurf von 1991 integriert worden. Die Untersuchung ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen und konnte während des Verfahrens eingesehen werden. Die Verkehrsuntersuchung von 1991 wurde 1997 nach einer Festlegung in der Antragskonferenz aktualisiert. Dazu wurden an den gleichen Stellen wie im Jahre 1991 Querschnitts- und 24-Stundenzählungen durchgeführt und auf dieser Grundlage die Analyse und Prognosebelastungen neu ermittelt. Es ist trotz der zwischenzeitlichen Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden. Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung bestätigte die Zunahme der Verkehrsbelastung, somit ist die Prognosebelastung gerechtfertigt.

Maßnahmen des ÖPNV bzw. SPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde in der Variantenuntersuchung bewertet. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch den geplanten Bau des Teilstücks B 74 nicht eingeschränkt.

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Nach den Bestimmungen der 16. Bundes-Immissionschutzverordnung ist beim Neubau eines Verkehrsweges grundsätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung sicherzustellen. Die Planung und Ausführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind nach den tatsächlichen Möglichkeiten, der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit abzustimmen. Vorrang hat die aktive Maßnahme.

Im Bereich Cranzer Straße werden mit Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes an allen Gebäuden die Grenzwerte tagsüber und nachts eingehalten. Die Pegelminderungen betragen 7-8 dB(A), in der Spitze 10 dB(A) im Vergleich ohne Lärmschutzmaßnahmen.

Die durchgeführten Schadstoffuntersuchungen der Parameter Benzol-Gesamtbelastung, NO₂-Gesamtbelastung und Partikel (PM10) übersteigen nicht die Konzentrationswerte, die die 22. BImSchV nennt. Wegen der guten Durchlüftung, Tieflage nur ab Turnerstraße bis Anschluss Kreinsloger, sind keine gravierenden Luftqualitätsprobleme zu erwarten.

Um mögliche Überschreitungen von bis dahin geltenden Grenz- und Konzentrationswerten nach Inbetriebnahme des letzten Bauabschnitts der B 74 zu prüfen, wird vom Umweltressort für ein Jahr eine Messstation des Messprogramms Verkehrsimmissionen entsprechend den Vorschriften im Bereich eines Wohngebietes an der B 74 aufgestellt.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 58:

Im Jahr 1995 wurde eine neue Variantenuntersuchung (Ordner 4) durchgeführt. Auf dieser Grundlage ist ein Genehmigungsentwurf für die Trasse erstellt worden. Dieser hat dem BMV zur Prüfung vorgelegen, trägt einen Sichtvermerk und war Voraussetzung für die Aufstellung des Planfeststellungsentwurfes.

In den relativ hochbelasteten Hauptsammelstraßen, Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50% (unerwünschter Schleichverkehr vom Ende der B74/A270 bis zur Farger Straße). Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 - je nach Querschnitt - etwa 30%, zudem ist der Schwerverkehrsanteil mit ca. 9% sehr hoch.

In die Variantenuntersuchung von 1995 ist der Planfeststellungsentwurf von 1991 integriert worden. Die Untersuchung ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen und konnte während des Verfahrens eingesehen werden. Die Verkehrsuntersuchung von 1991 wurde 1997 nach einer Festlegung in der Antragskonferenz aktualisiert. Dazu wurden an den gleichen Stellen wie im Jahre 1991 Querschnitts- und 24-h-Zählungen durchgeführt und auf dieser Grundlage die Analyse und Prognosebelastungen neu ermittelt. Es ist trotz der zwischenzeitlichen Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden. Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung bestätigte die Zunahme der Verkehrsbelastung, somit ist die Prognosebelastung gerechtfertigt.

Maßnahmen des ÖPNV bzw. SPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde in der Variantenuntersuchung bewertet. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch den geplanten Bau des Teilstücks B 74 nicht eingeschränkt.

Als Bestandteil der Planungen für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und gem. § 13 (2) BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben.

Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt. Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, muss ein Ausgleich und Ersatz erfolgen. Die einzelnen Maßnahmen sind im LBP dargestellt und im Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1) ausführlich beschrieben.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 59:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Nach den Bestimmungen der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung ist beim Neubau eines Verkehrsweges grundsätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung sicherzustellen. Die Planung und Ausführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind nach den tatsächlichen Möglichkeiten, der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit abzustimmen. Vorrang hat die aktive Maßnahme.

Die geplante B 74 verläuft südlich der Straße Uppe Höchte in einer Entfernung von ca. 220 m. Für die Gebäude und Außenwohnbereiche wurde eine schalltechnische Berechnung durchgeführt, und diese ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen (Unterlage 11; Ordner 2).

Infolge der Einschnittslage der Trasse werden an keinem Gebäude die Grenzwerte für den Tag und für die Nacht überschritten. Aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen sind daher für diesen Bereich nicht notwendig.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 60:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2). Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Nach § 41 (1) BImSchG muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsgerausche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Dies gilt nach § 41 (2) BImSchG jedoch nicht, wenn die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Kann eine bauliche Nutzung mit aktivem Lärmschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, kommt nach § 42 BImSchG ein Anspruch auf Entschädigung für passiven Lärmschutz an den betroffenen baulichen Anlagen in Betracht. Bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte am Tage kann ebenso eine weitere Entschädigung in Geld als Ausgleich für den Außenwohnbereich in Frage kommen.

Die B 74 kreuzt die Richard-Taylor-Straße in Höhe der Einmündung Wasserweg. Für die Gebäude und Außenwohnbereiche wurde eine schalltechnische Berechnung durchgeführt. Es werden folgende Lärmschutzmaßnahmen getroffen: Bei Bau-km 0+160 beginnt ein Lärmschutzwall mit einer Höhe von 2,70 m über Gradierte. Im Bereich zwischen Bau-km 0+320 und 0+350 ist infolge der geringeren Entfernung der betroffenen Bebauung eine Höhe des Lärmschutzwalles von 3,20 m erforderlich. Bis zu seinem Ende bei Bau-km 0+410 beträgt die Höhe wieder 2,70 m über Gradierte.

Im Bereich Wasserweg werden an allen Gebäuden die maßgebenden Grenzwerte tagsüber und nachts eingehalten. Durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen betragen die Reduktionen zwischen 3 - 5 dB(A) im Vergleich ohne Lärmschutzmaßnahmen.

Ausnahme bilden die Gebäude Richard-Taylor-Straße 57 und 62. Aktiver Lärmschutz (Erhöhung der Lärmschutzwände) ist wirtschaftlich nicht vertretbar, hier besteht dem Grunde nach Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen. Eine Anspruchserhebung ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 61:

Der Neubau des netzschließenden Teilstücks der B 74 ist als baulicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten. Diese Maßnahme ist als vordringlicher Bedarf eingestuft.

Durch die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen in Rönnebeck sind Verkehrsverhältnisse vorhanden, die den Weiterbau der B 74 bis zur Farger Straße dringend erforderlich machen. Die Planung ist mit Maßnahmen anderer Planungsträger unter raumordnerischen Gesichtspunkten unter Einbeziehung einer Umweltverträglichkeitsprüfung abgestimmt. Neben der Verbindungsfunktion der Mittel- und Oberzentren dient die B 74 dem Berufs- und Wirtschaftsverkehr als wichtige Sammelachse für Pendlerströme. Der Weiterbau stärkt die Wirtschaftskraft der Region.

Im Jahr 1995 wurde eine neue Variantenuntersuchung (Ordner 4) durchgeführt. Auf dieser Grundlage ist ein Genehmigungsentwurf für die Trasse erstellt worden. Dieser hat dem BMV zur Prüfung vorgelegen, trägt einen Sichtvermerk und war Voraussetzung für die Aufstellung des Planfeststellungsentwurfes.

In den relativ hochbelasteten Hauptsammelstraßen, Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50% (unerwünschter Schleichverkehr vom Ende der B74/A270 bis zur Farger Straße). Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 - je nach Querschnitt - etwa 30%, zudem ist der Schwerverkehrsanteil mit ca. 9% sehr hoch.

In die Variantenuntersuchung von 1995 ist der Planfeststellungsentwurf von 1991 integriert worden. Die Untersuchung ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen und konnte während des Verfahrens eingesehen werden. Die Verkehrsuntersuchung von 1991 wurde 1997 nach einer Festlegung in der Antragskonferenz aktualisiert. Dazu wurden an den gleichen Stellen wie im Jahre 1991 Querschnitts- und 24-Stundenzählungen durchgeführt und auf dieser Grundlage die Analyse und Prognosebelastungen neu ermittelt. Es ist trotz der zwischenzeitlichen Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden. Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung bestätigte die Zunahme der Verkehrsbelastung, somit ist die Prognosebelastung gerechtfertigt.

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2). Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Nach § 41 (1) BImSchG muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsgerausche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Dies gilt nach § 41 (2) BImSchG jedoch nicht, wenn die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Kann eine bauliche Nutzung mit aktivem Lärmschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, kommt nach § 42 BImSchG ein Anspruch auf Entschädigung für passiven Lärmschutz an den betroffenen baulichen Anlagen in Betracht. Bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte am Tage kann ebenso eine weitere Entschädigung in Geld als Ausgleich für den Außenwohnbereich in Frage kommen.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 62:

Die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen rechtfertigen den Weiterbau der Bundesstraße 74n von der Kreinsloger bis zur Farger Straße. Der Neubau des Teilstücks der B 74 ist als vordringlicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten.

Die Planung ist mit Maßnahmen anderer Planungsträger unter raumordnerischen Gesichtspunkten unter Einbeziehung einer Umweltverträglichkeitsprüfung abgestimmt. Neben der Verbindungsfunktion der Mittel- und Oberzentren dient die B 74 dem Berufs- und Wirtschaftsverkehr als wichtige Sammelachse für Pendlerströme. Der Weiterbau stärkt die Wirtschaftskraft der Region.

In den angrenzenden Wohngebieten werden nach Fertigstellung der Maßnahme entsprechende Lösungen erarbeitet und umgesetzt. Restriktive Maßnahmen im untergeordneten Netz sind nicht Bestandteil der Planfeststellung.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 63:

Der Neubau des netzschließenden Teilstücks der B 74 ist als baulicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten. Diese Maßnahme ist als vordringlicher Bedarf eingestuft.

Durch die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen in Rönnebeck sind Verkehrsverhältnisse vorhanden, die den Weiterbau der B 74 bis zur Farger Straße dringend erforderlich machen. Die Planung ist mit Maßnahmen anderer Planungsträger unter raumordnerischen Gesichtspunkten unter Einbeziehung einer Umweltverträglichkeitsprüfung abgestimmt. Neben der Verbindungsfunktion der Mittel- und Oberzentren dient die B 74 dem Berufs- und Wirtschaftsverkehr als wichtige Sammelachse für Pendlerströme. Der Weiterbau stärkt die Wirtschaftskraft der Region.

Im Jahr 1995 wurde eine neue Variantenuntersuchung (Ordner 4) durchgeführt. Auf dieser Grundlage ist ein Genehmigungsentwurf für die Trasse erstellt worden. Dieser hat dem BMV zur Prüfung vorgelegen, trägt einen Sichtvermerk und war Voraussetzung für die Aufstellung des Planfeststellungsentwurfes.

In den relativ hochbelasteten Hauptsammelstraßen, Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50% (unerwünschter Schleichverkehr vom Ende der B74/A270 bis zur Farger Straße). Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 - je nach Querschnitt - etwa 30%, zudem ist der Schwerverkehrsanteil mit ca. 9% sehr hoch.

In die Variantenuntersuchung von 1995 ist der Planfeststellungsentwurf von 1991 integriert worden. Die Untersuchung ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen und konnte während des Verfahrens eingesehen werden. Die Verkehrsuntersuchung von 1991 wurde 1997 nach einer Festlegung in der Antragskonferenz aktualisiert. Dazu wurden an den gleichen Stellen wie im Jahre 1991 Querschnitts- und 24-h-Zählungen durchgeführt und auf dieser Grundlage die Analyse und Prognosebelastungen neu ermittelt. Es ist trotz der zwischenzeitlichen Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden. Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung bestätigte die Zunahme der Verkehrsbelastung, somit ist die Prognosebelastung gerechtfertigt.

Als Bestandteil der Planungen für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und gem. § 13 (2) BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben.

Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt. Bei der landschaftspflegerischen Begleit-

planung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, muss ein Ausgleich und Ersatz erfolgen. Die einzelnen Maßnahmen sind im LBP dargestellt und im Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1, Ordner 3) ausführlich beschrieben.

Auf Grund der Richtlinie für die Anlage von Straßen (RAS-L), der gegebenen Örtlichkeiten und Zwangspunkten ist die gewählte Linie der optimale Verlauf der Trasse. Folgende Zwangspunkte sind für die gewählte Linie maßgebend:

Anschluss am Baubeginn und am Bauende

Abstand zur vorhandenen Bebauung

Freigehaltener Korridor in den Bebauungsplänen

Linienführung aus den alten Planfeststellungsunterlagen (bereits getätigter Grunderwerb, Einvernehmen mit den Beteiligten hergestellt)

Plangleiche Querung der Eisenbahnlinie und Anschluss an das Gewerbegebiet Farge

Abstand zu den Kleingärten bei km 1+000

Abstand zum Naturschutzgebiet Eispohl/Sandwehen

Schichtenwasser im Bereich Eispohl/Katzenpohl

Plangleiche Kreuzung an der Turner Straße

Umspannwerk bei km 2+020.

Die Entwurfs Elemente entsprechen der RAS-L. Haltesichtweiten sind auf der gesamten Strecke uneingeschränkt vorhanden. Eine Änderung in kurze Teilabschnitte ist nicht möglich.

Durch die Erhaltung der Verbindungen über die B 74 mit Geh- und Radwegbrücken im Bereich der Richard-Taylor-Straße, dem Umspannwerk und der PKW-Brücke „Kleingärten“ Samlandstraße wird der Trennwirkung entgegengewirkt.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 64:

Die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen rechtfertigen den Weiterbau der Bundesstraße 74n von der Kreinsloger bis zur Farger Straße. Der Neubau des Teilstücks der B 74 ist als vordringlicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten. Die Planung ist mit Maßnahmen anderer Planungsträger unter raumordnerischen Gesichtspunkten unter Einbeziehung einer Umweltverträglichkeitsprüfung abgestimmt.

Als Bestandteil der Planungen für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und gem. § 13 (2) BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben. Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt. Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, muss ein Ausgleich und Ersatz erfolgen. Die einzelnen Maßnahmen sind im LBP dargestellt und im Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1, Ordner 3) ausführlich beschrieben.

Durch die Erhaltung der Verbindungen über die B 74 mit Geh- und Radwegbrücken im Bereich der Richard-Taylor-Straße, dem Umspannwerk und der PKW-Brücke „Kleingärten“ Samlandstraße wird der Trennwirkung entgegengewirkt.

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-

Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2). Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Nach § 41 (1) BImSchG muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsgeräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Dies gilt nach § 41 (2) BImSchG jedoch nicht, wenn die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Kann eine bauliche Nutzung mit aktivem Lärmschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, kommt nach § 42 BImSchG ein Anspruch auf Entschädigung für passiven Lärmschutz an den betroffenen baulichen Anlagen in Betracht. Bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte am Tage kann ebenso eine weitere Entschädigung in Geld als Ausgleich für den Außenwohnbereich in Frage kommen.

Die durchgeführten Schadstoffuntersuchungen der Parameter Benzol-Gesamtbelastung, NO₂-Gesamtbelastung und Partikel (PM10) übersteigen nicht die Konzentrationswerte, die die 22. BImSchV nennt. Wegen der guten Durchlüftung, Tieflage nur ab Turnerstraße bis Anschluss Kreinsloger, sind keine gravierenden Luftqualitätsprobleme zu erwarten.

Um mögliche Überschreitungen von bis dahin geltenden Grenz- und Konzentrationswerten nach Inbetriebnahme des letzten Bauabschnitts der B 74 zu prüfen, wird vom Umweltressort für ein Jahr eine Messstation des Messprogramms Verkehrsimmissionen entsprechend den Vorschriften im Bereich eines Wohngebietes an der B 74 aufgestellt.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 65:

Als Bestandteil der Planungen für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und gem. § 13 (2) BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben.

Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt. Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen.

Ist der Eingriff unumgänglich, muss ein Ausgleich und Ersatz erfolgen. Die einzelnen Maßnahmen sind im LBP dargestellt und im Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1, Ordner 3) ausführlich beschrieben. Bei der Aufstellung der Pflanzpläne werden die vorhandenen Gegebenheiten bewertet und die ergänzende Bepflanzung angepasst. In der Straße Wasserweg ist vorgesehen, den alten Baumbestand zu vervollständigen.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 66, 67, 68 und 69:

Sammeleinwendung

Den Einwendungen wird im Einvernehmen mit der Naturschutzbehörde abgeholfen, indem auf die Ausweisung der Fläche im Bereich des Bbauungsplanes Nr. 357 und der Flurstücke 759, 760, 762, 763 und 764 als Ausgleichsfläche verzichtet wird.

Die Planunterlagen sind durch Blaeintragungen entsprechend ergänzt worden.

Die Einwendungen haben durch Zusage ihre Erledigung gefunden.

Zu 70:

Als Bestandteil der Planungen für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und gem. § 13 (2) BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben.

Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt. Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, muss ein Ausgleich und Ersatz erfolgen. Die einzelnen Maßnahmen sind im LBP dargestellt und im Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1, Ordner 3) ausführlich beschrieben.

Im Einklang mit den Grundsätzen des Naturschutzes und der Landespflege gemäß BremNatSchG werden zusammenhängende Flächen genutzt, um mosaikartige Lebensraumstrukturen als Ersatzstandorte für die durch die B 74 überbauten landwirtschaftlich genutzten Flächen zu schaffen. Diese Maßnahmen dienen der Erholungsnutzung und den Strukturen des Landschaftsbildes. Die einzelnen Maßnahmen sind der Unterlage 12.3 (Ordner 3) zu entnehmen.

Teilflächen, die sich im Geltungsbereich des Bebauungsplans 357 befinden, sind nicht mehr Bestandteil der geplanten Ausgleichsflächen. Ferner unterliegen die Flurstücke 767 und 768 ebenfalls nicht mehr der Beschränkung als Ausgleichsfläche.

Der Neubau des netzschließenden Teilstücks der B 74 ist als baulicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten. Diese Maßnahme ist als vordringlicher Bedarf eingestuft. Durch die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen in Rönnebeck sind Verkehrsverhältnisse vorhanden, die den Weiterbau der B 74 bis zur Farger Straße dringend erforderlich machen.

Die Planung ist mit Maßnahmen anderer Planungsträger unter raumordnerischen Gesichtspunkten unter Einbeziehung einer Umweltverträglichkeitsprüfung abgestimmt. Neben der Verbindungsfunktion der Mittel- und Oberzentren dient die B 74 dem Berufs- und Wirtschaftsverkehr als wichtige Sammelachse für Pendlerströme. Der Weiterbau stärkt die Wirtschaftskraft der Region.

Im Jahr 1995 wurde eine neue Variantenuntersuchung (Ordner 4) durchgeführt. Auf dieser Grundlage ist ein Genehmigungsentwurf für die Trasse erstellt worden. Dieser hat dem BMV zur Prüfung vorgelegen, trägt einen Sichtvermerk und war Voraussetzung für die Aufstellung des Planfeststellungsentwurfes.

In den relativ hochbelasteten Hauptsammelstraßen, Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50% (unerwünschter Schleichverkehr vom Ende der B74/A270 bis zur Farger Straße). Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 - je nach Querschnitt - etwa 30%, zudem ist der Schwerverkehrsanteil mit ca. 9% sehr hoch.

In die Variantenuntersuchung von 1995 ist der Planfeststellungsentwurf von 1991 integriert worden. Die Untersuchung ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen und konnte während des Verfahrens eingesehen werden. Die Verkehrsuntersuchung von 1991 wurde 1997 nach einer Festlegung in der Antragskonferenz aktualisiert. Dazu wurden an den gleichen Stellen wie im Jahre 1991 Querschnitts- und 24h-Zählungen durchgeführt und auf dieser Grundlage die Analyse und Prognosebelastungen neu ermittelt. Es ist trotz der zwischenzeitlichen Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden. Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung bestätigte die Zunahme der Verkehrsbelastung, somit ist die Prognosebelastung gerechtfertigt.

Der öffentliche Personennahverkehr ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Maßnahmen des ÖPNV bzw. SPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde in der Variantenuntersuchung bewertet. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch den geplanten Bau des Teilstücks B 74 nicht eingeschränkt.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 71:

Begründung wie zu 70.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 72:

Begründung wie zu 70.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 73:

Nach den Vorschriften des Bremischen Naturschutzgesetzes (BremNatSchG) sind Eingriffe in den Naturhaushalt und des Landschaftsbildes auszugleichen, soweit dies zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist.

Als Bestandteil der Planungen für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und gem. § 13 (2) BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben.

Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt. Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, muss ein Ausgleich und Ersatz erfolgen. Die einzelnen Maßnahmen sind im LBP dargestellt und im Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1, Ordner 3) ausführlich beschrieben.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 74:

Die Einwendung hat ihre Erledigung gefunden. Das Flurstück für die geplante Ausgleichsfläche wurde vom Einwender auf die Bundesrepublik Deutschland übertragen.

Zu 75:

Als Bestandteil der Planungen für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und gem. § 13 (2) BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben.

Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt. Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, muss ein Ausgleich und Ersatz erfolgen. Die einzelnen Maßnahmen sind im LBP dargestellt und im Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1, Ordner 3) ausführlich beschrieben.

Der Ankauf des durch die geplante Ausgleichsmaßnahme betroffenen Grundstücksteils, die Bewertung und die damit verbundene Regelung einer Entschädigung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Im Laufe des Planfeststellungsverfahrens wurde das betroffene Grundstück von Herrn N. an die Eheleute B. verkauft. Mit Schreiben vom 11.05.05 wurde daher den Eheleuten B. Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme bzw. Einwendung gegeben. Eine Einwendung wurde in der festgesetzten Frist nicht erhoben. Die Einwendungen von Herrn N. vom 30.07.91 und 26.12.00 sind daher gegenstandslos geworden und waren nicht mehr zu berücksichtigen. Die Einwendungen haben mithin ihre Erledigung gefunden.

Zu 76:

Als Bestandteil der Planungen für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und gem. § 13 (2) BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben.

Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt. Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, muss ein Ausgleich und Ersatz erfolgen. Die einzelnen Maßnahmen sind im LBP dargestellt und im Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1, Ordner 3) ausführlich beschrieben.

Infolge der Überarbeitung der Planung aus 1991 ist die Inanspruchnahme einer Teilfläche (ca. 300 m²) als Ausgleichsfläche zum Erwerb vorgesehen. Der Ankauf des durch die geplante Ausgleichsmaßnahme betroffenen Grundstücksteils, die Bewertung und die damit verbundene Regelung einer Entschädigung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 77:

Die Einwände richten sich im Wesentlichen gegen die Planungsbetroffenheit des Grundstücks Farger Straße 32. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird aufgrund der Einwendung eine bauliche Lösung ausgearbeitet. Sollten aufgrund der örtlichen Gegebenheiten bauliche Maßnahmen nicht möglich sein, kann u.U. eine Entschädigung als Ersatz in Frage kommen. Entschädigungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Der Ersatz für die vom geplanten Ausbau der B 74 betroffene Grundstückseinfriedung beschränkt sich auf das Wiederherstellen des vorhandenen Zustandes mit der möglichen Anpassung an die neuen baulichen Gegebenheiten. Zusätzliche Maßnahmen sind vom Grundstückseigentümer zu tragen.

Kanalbauarbeiten im Zusammenhang mit der Planung B 74 sind nicht vorgesehen und somit ebenfalls nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat, war diese zurückzuweisen.

Zu 78:

Die Einwände richten sich im Wesentlichen gegen die Planungsbetroffenheit des Grundstücks Farger Straße 30. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird aufgrund der Einwendung eine bauliche Lösung ausgearbeitet. Sollten aufgrund der örtlichen Gegebenheiten bauliche Maßnahmen nicht möglich sein, kann u.U. eine Entschädigung als Ersatz in Frage kommen. Entschädigungsansprüche sowie Grunderwerbsverhandlungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Kanalbauarbeiten im Zusammenhang mit der Planung B 74 sind nicht vorgesehen und somit ebenfalls nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Der Ersatz für die vom geplanten Ausbau der B 74 betroffene Grundstückseinfriedung beschränkt sich auf das Wiederherstellen des vorhandenen Zustandes mit der möglichen Anpassung an die neuen baulichen Gegebenheiten. Zusätzliche Maßnahmen sind vom Grundstückseigentümer zu tragen.

Soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat, war diese zurückzuweisen.

Zu 79:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BlmSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BlmSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BlmSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2).

Für die Gebäude und Außenwohnbereiche wurde eine schalltechnische Berechnung durchgeführt. Im Bereich der Farger Straße sind keine wesentlichen Änderungen gemäß der „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BlmSchV) vom 12. Juni 1990“ nachweisbar.

Das Grundstück, Flur 140 Flst. 42/442 (alt 42/443), wird für die Maßnahme B 74 komplett angekauft. Der Verkauf an den Baulastträger (BRD) entspricht der Forderung unter Punkt A der Einwendung. Soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat, war diese zurückzuweisen.

Zu 80 bis 109:**Sammeleinwendung**

Die gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen gemäß den §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BlmSchG) in der Neufassung vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BlmSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung-16. BlmSchV)“ vom 12. Juni 1990 liegt im Bereich der Farger Straße nicht vor. Auf diesem Abschnitt werden lediglich die Nebenanlagen und der Knotenpunkt Farger Straße/Wilhelmshavener Straße ausgebaut.

Diese Maßnahmen stellen keine wesentliche Änderung dar und stehen nicht in direktem Zusammenhang mit dem Neubau der Teilstrecke B 74. Die Definition einer wesentlichen Änderung ist in der 16. BlmSchV vom 12. Juni 1990 in § 1 Abs. 1 und 2 festgelegt. Eine Änderung ist wesentlich, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehende Verkehrslärm um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Mit den vorgesehenen Baumaßnahmen zur Verkehrsberuhigung soll eine Konzentration des Verkehrs auf die Hauptverkehrsstraßen erfolgen. Für Bäume, die entgegen des Baumschutzes hierfür zu beseitigen sind, muss ein Ausgleich durch den Vorhabensträger erfolgen.

Die Sammeleinwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 110:

Die Grundstücke Flur 140 Flst. 58 und 59 sind für Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Um für diese Flächen die fünfjährige Förderung bis zum Ende am 31.12.2003 für das landwirtschaftliche Extensivierungsprogramm durchführen zu können, war die weitere Nutzung nach Baubeginn der B 74 bis zum Beginn der Herstellung der Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Auf eine Rückerstattung der Förderprämien kann nach Aussage der Förderstelle u.U. verzichtet werden. Ist eine weitere Nutzung der landwirtschaftlichen Flächen vom Baubeginn der B 74 bis zum Beginn der Herstellung der Ausgleichsmaßnahmen nicht möglich und dadurch ein Verlust der Förderprämien bedingt, sind die daraus entstehenden berechtigten Forderungen in einem Entschädigungsverfahren zu regeln.

Entschädigungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Als Bestandteil der Planungen für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und gem. § 13 (2) BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben.

Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt. Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen.

Ist der Eingriff unumgänglich, muss ein Ausgleich und Ersatz erfolgen.

Die einzelnen Maßnahmen sind im LBP dargestellt und im Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1, Ordner 3) ausführlich beschrieben.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 111:

Es ist unwahrscheinlich, dass der Wasserweg aufgrund der Lage im Straßennetz und des Ausbaustandes als Durchgangsstraße genutzt wird und somit eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Vergleich zum heutigen Zustand zu erwarten ist. Die Verbindung mit der Richard-Taylor-Straße ist hauptsächlich für die bessere Erreichbarkeit für Müllfahrzeuge notwendig. Zusätzlicher Verkehr könnte sich allenfalls im Rahmen von Anliegerverkehr ergeben. Die Benutzung des Wasserweges als Durchgangsstraße ist insbesondere deswegen nicht zu erwarten, weil die Richard-Taylor-Straße durch die geplante Teilstrecke B 74 unterbrochen wird und zusätzliche Gefährdungen für die Anlieger somit ausgeschlossen werden können.

Die durchgeführten Schadstoffuntersuchungen der Parameter Benzol-Gesamtbelastung, NO₂-Gesamtbelastung und Partikel (PM10) übersteigen nicht die Konzentrationswerte, die die 22. BImSchV nennt. Wegen der guten Durchlüftung, Tieflage nur ab Turnerstraße bis Anschluss Kreinsloger, sind keine gravierenden Luftqualitätsprobleme zu erwarten. Eine Gefährdung des Baumbestandes an der Straße ist aus Sicht der Luftqualität somit nicht gegeben.

Um mögliche Überschreitungen von bis dahin geltenden Grenz- und Konzentrationswerten nach Inbetriebnahme des letzten Bauabschnitts der B 74 zu prüfen, wird vom Umweltressort für ein Jahr eine Messstation des Messprogramms Verkehrsimmissionen entsprechend den Vorschriften im Bereich eines Wohngebietes an der B 74 aufgestellt.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 112:

Über die Sammelweinwendung der Mietergemeinschaft Am Fillerkamp 24 vom 9.7.1991 ist eine Entscheidung in der Sache nicht mehr zu treffen. Die Mietergemeinschaft hat sich aufgelöst. Zustellungen blieben erfolglos.

Die Sammelweinwendung hat ihre Erledigung gefunden.

Zu 113:

Über die Einwendung der Eheleute Stockey vom 1.8.1991 ist eine Entscheidung in der Sache nicht mehr zu treffen. Es erfolgte ein Wohnortwechsel nach Niedersachsen. Eine Betroffenheit durch den Ausbau der B 74 liegt nicht mehr vor.

Die Einwendung hat ihre Erledigung gefunden.

Zu 114:

Der Neubau des netzschließenden Teilstücks der B 74 ist als baulicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten. Diese Maßnahme ist als vordringlicher Bedarf eingestuft.

Durch die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen in Rönnebeck sind Verkehrsverhältnisse vorhanden, die den Weiterbau der B 74 bis zur Farger Straße dringend erforderlich machen. Die Planung ist mit Maßnahmen anderer Planungsträger unter raumordnerischen Gesichtspunkten unter Einbeziehung einer Umweltverträglichkeitsprüfung abgestimmt. Neben der Verbindungsfunktion der Mittel- und Oberzentren dient die B 74 dem Berufs- und Wirtschaftsverkehr als wichtige Sammelachse für Pendlerströme. Der Weiterbau stärkt die Wirtschaftskraft der Region.

Im Jahr 1995 wurde eine neue Variantenuntersuchung (Ordner 4) durchgeführt. Auf dieser Grundlage ist ein Genehmigungsentwurf für die Trasse erstellt worden. Dieser hat dem BMV zur Prüfung vorgelegen, trägt einen Sichtvermerk und war Voraussetzung für die Aufstellung des Planfeststellungsentwurfes.

In den relativ hochbelasteten Hauptsammelstraßen Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße beträgt der Durchgangsverkehr 50% (unerwünschter Schleichverkehr vom Ende der B74/A270 bis zur Farger Straße). Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 -je nach Querschnitt- etwa 30%, zudem ist der Schwerverkehrsanteil mit ca. 9% sehr hoch.

In die Variantenuntersuchung von 1995 ist der Planfeststellungsentwurf von 1991 integriert worden. Die Untersuchung ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen und konnte während des Verfahrens eingesehen werden. Die Verkehrsuntersuchung von 1991 wurde 1997 nach einer Festlegung in der Antragskonferenz aktualisiert.

Dazu wurden an den gleichen Stellen wie im Jahre 1991 Querschnitts- und 24h-Zählungen durchgeführt und auf dieser Grundlage die Analyse und Prognosebelastungen neu ermittelt. Es ist trotz der zwischenzeitlichen Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden. Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung bestätigte die Zunahme der Verkehrsbelastung, somit ist die Prognosebelastung gerechtfertigt.

Die durchgeführten Schadstoffuntersuchungen der Parameter Benzol-Gesamtbelastung, NO₂-Gesamtbelastung und Partikel (PM10) übersteigen nicht die Konzentrationswerte, die die 22. BImSchV nennt. Wegen der guten Durchlüftung, Tieflage nur ab Turnerstraße bis Anschluss Kreinsloger, sind keine gravierenden Luftqualitätsprobleme zu erwarten.

Um mögliche Überschreitungen von bis dahin geltenden Grenz- und Konzentrationswerten nach Inbetriebnahme des letzten Bauabschnitts der B 74 zu prüfen, wird vom Umweltressort für ein Jahr eine Messstation des Messprogramms Verkehrsimmissionen entsprechend den Vorschriften im Bereich eines Wohngebietes an der B 74 aufgestellt.

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2). Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden. Nach § 4 (1) BImSchG muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsrgeräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen

werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Dies gilt nach § 41 (2) BImSchG jedoch nicht, wenn die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Kann eine bauliche Nutzung mit aktivem Lärmschutz nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, kommt nach § 42 BImSchG ein Anspruch auf Entschädigung für passiven Lärmschutz an den betroffenen baulichen Anlagen in Betracht.

Die geplante B 74 verläuft südlich der Straße Uppe Höchte in einer Entfernung von ca. 220 m. Für die Gebäude und Außenwohnbereiche wurde eine entsprechende schalltechnische Berechnung durchgeführt (Unterlage 11, Ordner 2). Infolge der Einschnittslage der Trasse werden an allen Gebäuden der Straße Uppe Höchte die Lärmgrenzwerte eingehalten. Aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen kommen in diesem Bereich daher nicht in Betracht.

Durch die Erhaltung der Verbindungen über die B 74 mit Geh- und Radwegbrücken im Bereich der Richard-Taylor-Straße, dem Umspannwerk und der PKW-Brücke „Kleingärten“ Samlandstraße wird der Trennwirkung entgegengewirkt.

Nach den Vorschriften des Bremischen Naturschutzgesetzes (BremNatSchG) sind Eingriffe in den Naturhaushalt und des Landschaftsbildes auszugleichen, soweit dies zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist. Als Bestandteil der Planungen für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3).

Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (BremNatSchG) erstellt und gem. § 13 (2) BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben. Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne. Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt. Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich muss ein Ausgleich und Ersatz zu erfolgen. Die einzelnen Maßnahmen sind im LBP dargestellt und im Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1. Ordner 3) ausführlich beschrieben.

Entschädigungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 115:

Der Neubau des netzschließenden Teilstücks der B74/A270 ist als baulicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten. Diese Maßnahme ist als vordringlicher Bedarf eingestuft.

Durch die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende weitere Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen in Rönnebeck sind Verkehrsverhältnisse vorhanden, die den Weiterbau der B 74 bis zur Farger Straße dringend erforderlich machen. Die Planung ist mit Maßnahmen anderer Planungsträger unter raumordnerischen Gesichtspunkten unter Einbeziehung einer Umweltverträglichkeitsprüfung abgestimmt. Neben der Verbindungsfunktion der Mittel- und Oberzentren dient die B 74 dem Berufs- und Wirtschaftsverkehr als wichtige Sammelachse für Pendlerströme. Der Weiterbau stärkt die Wirtschaftskraft der Region.

Im Jahr 1995 wurde eine neue Variantenuntersuchung (Ordner 4) durchgeführt. Auf dieser Grundlage ist ein Genehmigungsentwurf für die Trasse erstellt worden. Dieser hat dem BMV zur Prüfung vorgelegen, trägt einen Sichtvermerk und war Voraussetzung für die Aufstellung des Planfeststellungsentwurfes.

In den relativ hochbelasteten Hauptsammelstraßen, Ermlandstraße, Turnerstraße, Cranzerstraße, Samlandstraße und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50% (unerwünschter Schleichverkehr vom Ende der B74/A270 bis zur Farger Straße). Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 -je nach Querschnitt- etwa 30%, zudem ist der Schwerverkehrsanteil mit ca. 9% sehr hoch.

In die Variantenuntersuchung von 1995 ist der Planfeststellungsentwurf von 1991 integriert worden. Die Untersuchung ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen und konnte während des Verfahrens eingesehen werden. Die Verkehrsuntersuchung von 1991 wurde 1997 nach einer Festlegung in der Antragskonferenz aktualisiert. Dazu wurden an den gleichen Stellen wie im Jahre 1991 Querschnitts- und 24h-Zählungen durchgeführt und auf dieser Grundlage die Analyse und Prognosebelastungen neu ermittelt. Es ist trotz der zwischenzeitlichen Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden. Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung bestätigte die Zunahme der Verkehrsbelastung, somit ist die Prognosebelastung gerechtfertigt.

Nach den Vorschriften des Bremischen Naturschutzgesetzes (BremNatSchG) sind Eingriffe in den Naturhaushalt und des Landschaftsbildes auszugleichen, soweit dies zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist.

Als Bestandteil der Planungen für die B 74 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) im Einvernehmen mit dem Senator für Bau und Umwelt erarbeitet (Unterlage 12; Ordner 3). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und gem. § 13 (2) BremNatSchG eine Einvernehmenserklärung abgegeben. Der LBP dient als Grundlage für die weiterführenden Detailplanungen, wie Pflanz-, Pflege- und Entwicklungspläne.

Mit der Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses ist die Planung mit allen Unterlagen festgesetzt und wird entsprechend umgesetzt. Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich muss ein Ausgleich und Ersatz zu erfolgen. Die einzelnen Maßnahmen sind im LBP dargestellt und im Erläuterungsbericht (Unterlage 12.1, Ordner 3) ausführlich beschrieben.

Der mittlere Straßenabschnitt, Bau-km 1,2 bis Bau-km 1,7 (Turner Straße), reicht mit dem ca. 1,50 m starken Straßenaufbau in den geländenahen Stauwasserhorizont des Naturschutzgebietes Eispohl hinein. Das oberflächennahe Stauwasser hat aber keinen hydraulischen Kontakt zum Hauptgrundwasserleiter. Im Rahmen der hydrologischen Stellungnahme (Unterlage 13, Ordner2) sind die Probleme für den Wasserhaushalt untersucht und gelöst.

Aufgrund des Verzichts der Tieflage der geplanten Trasse der B 74 im Bereich Eispohl/Katzenpohl und der natürlichen Absenkung des Stauwasserspiegels durch die klimatischen Randbedingungen, ist eine eventuelle Beeinflussung dieses sensiblen Feuchtgebietes durch die geplante Baumaßnahme auszuschließen.

Der gegenwärtige Stauwasserspiegel wird durch die Baumaßnahme an einigen Stellen unter Umständen angeschnitten. Dieser wird sich aber nach Abschluss der Maßnahme im Unterbau durch Folienabdichtung und eine Lehmschürze wieder einstellen.

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 2). Beim Neubau der Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Nach § 41 (1) BImSchG muss beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße sichergestellt werden, dass durch Verkehrsgeräusche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Dies gilt nach § 41 (2) BImSchG jedoch nicht, wenn die Kosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Kann eine bauliche Nutzung mit aktivem Lärmschutz nicht oder nicht aus-

reichend geschützt werden, kommt nach § 42 BImSchG ein Anspruch auf Entschädigung für passiven Lärmschutz an den betroffenen baulichen Anlagen in Betracht.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 116:

Über die Einwendung von Frau G., vom 1.8.1991 ist eine Entscheidung in der Sache nicht mehr zu treffen. Frau G. ist verzogen. Aufgrund der amtlichen Bekanntmachung in den Tageszeitungen über den Erörterungstermin und nochmaliges Anschreiben der Anhörungsbehörde vom 26.02.2003 erfolgte keine Rückmeldung der Einwenderin. Eine Betroffenheit liegt nicht mehr vor.

Die Einwendung hat ihre Erledigung gefunden.

Zu 117:

Über die Einwendung der A.G.I. Allgemeine Grundbesitz-Investment Gesellschaft, Rechtsnachfolgerin Oppenheim Immobilien-Kapitalgesellschaft mbH Wiesbaden, ist eine Entscheidung in der Sache nicht mehr zu treffen. Die betroffenen Flächen sind seit längerer Zeit nicht mehr im Besitz der Kapitalgesellschaft.

Die Einwendung hat ihre Erledigung gefunden.

Zu 118:

Die VTG Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH ist von dem Ausbau der B 74 nicht mehr betroffen. Die Farger Heide wird nach der neuen Planung als Ausgleichsfläche nicht benötigt und ist im Landschaftspflegerischen Begleitplan nicht mehr enthalten. Der in der Einwendung vom 02.08.1991 angeführte Normenkontrollantrag (OVG Bremen 1 N 2/91) richtete sich gegen den Bebauungsplan 252 vom 27.12.1958, geändert am 07.01.1991, und nicht gegen das vorgesehene Planfeststellungsverfahren B 74. Eine Entscheidung ist in der Sache nicht mehr zu treffen.

Die Einwendung hat ihre Erledigung gefunden.

Zu 119:

Die Einwendung (Widerspruch) der GEWOSIE vom 10. Februar 2003 ist erheblich verspätet eingelegt worden. Die Planunterlagen für den Ausbau der B 74 zwischen Kreinsloger und Farger Straße haben in der Zeit vom 23. November 2000 bis zum 22. Dezember 2000 einschließlich beim Bauamt Bremen-Nord und dem Ortsamt Blumenthal zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt. Zeit und Ort der Auslegung sind ortsüblich bekannt gegeben worden. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen das Vorhaben spätestens innerhalb von 2 Wochen nach Beendigung der Auslegung bei den in der Bekanntmachung näher bezeichneten Stellen zu erheben sind.

Die Einwendung war nicht zu berücksichtigen

Zu 120:

Der Neubau des netzschließenden Teilstücks der B 74 ist als baulicher Bedarf im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr enthalten. Diese Maßnahme ist als vordringlicher Bedarf eingestuft.

Durch die vorhandenen verkehrlichen Gegebenheiten, die städtebauliche Situation in den Ortsdurchfahrten und die zu erwartende Steigerung der Verkehrsbelastungen in den Haupt- und Sammelstraßen in Rönnebeck sind Verkehrsverhältnisse vorhanden, die den Weiterbau der B 74 bis zur Farger Straße dringend erforderlich machen.

Die Planung ist mit Maßnahmen anderer Planungsträger unter raumordnerischen Gesichtspunkten unter Einbeziehung einer Umweltverträglichkeitsprüfung abgestimmt. Neben der Verbindungsfunktion der Mittel- und Oberzentren dient die B 74 dem Berufs- und Wirtschaftsverkehr als wichtige Sammelachse für Pendlerströme. Der Weiterbau stärkt zudem die Wirtschaftskraft der Region.

Im Jahr 1995 wurde eine neue Variantenuntersuchung (Ordner 4) durchgeführt. Auf dieser Grundlage ist ein Genehmigungsentwurf für die Trasse erstellt worden. Dieser hat dem BMVBW zur Prüfung vorgelegen, trägt einen Sichtvermerk und war Voraussetzung für die Aufstellung des Planfeststellungsentwurfes.

In den relativ hoch belasteten Hauptsammelstraßen, Ermland-, Turner-, Cranzer-, Samland- und Richard-Taylor-Straße, beträgt der Durchgangsverkehr 50% (unerwünschter Schleichverkehr vom Ende der B74/A270 bis zu Farger Straße). Demgegenüber beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr im Zuge der Ortsdurchfahrt der B74/A270 –je nach Querschnitt- etwa 30%. Mit einem Anteil von 9% ist der Schwerlastverkehr zudem sehr hoch.

In die Variantenuntersuchung von 1995 ist der Planfeststellungsentwurf von 1991 integriert worden. Die Untersuchung ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen und konnte während des Verfahrens eingesehen werden. Die Verkehrsuntersuchung von 1991 wurde 1997 nach einer Festlegung in der Antragskonferenz aktualisiert. Dazu wurden an gleichen Stellen wie im Jahre 1991 Querschnitts- und 24h-Zählungen durchgeführt und auf dieser Grundlage die Analyse und Prognosebelastungen neu ermittelt. Es ist trotz der zwischenzeitlichen Verringerung des Verkehrsaufkommens mit einer Steigerung um 11% zu rechnen, wobei der LKW-Verkehr stärker steigen wird als der PKW-Verkehr. Dabei sind das allgemeine Verkehrsaufkommen und spezifische Veränderungen im Planungsgebiet berücksichtigt worden. Eine am 14.06.2001 durchgeführte Nachzählung hat die Zunahme bestätigt, die Prognosebelastung ist somit gerechtfertigt.

Die Planung zur Wiederaufnahme des öffentlichen Personennahverkehrs ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Maßnahmen des ÖPNV bzw. SPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde jedoch in der Variantenuntersuchung bewertet und planungsmäßig berücksichtigt.

Der Streckenverlauf Farger Straße / Rekumer Straße in Bremen-Blumenthal ist die einzige Straßenverbindung, die die Ortsteile Farge und Rekum mit der niedersächsischen Gemeinde Neuenkirchen mit dem Ortsteilzentrum Bremen-Blumenthal verbindet. Ferner stellt die Hospital Straße ab Rekumer Straße eine Verbindung von und nach Schwanewede dar, die zusätzliche Verkehre auf die Ortsdurchfahrt bringt.

Der Streckenzug Farger/Rekumer Straße ist im Flächennutzungsplan von 1983 als innerörtliche Hauptverkehrsstraße dargestellt

Die mit dem Ausbau der B 74 verbundene Herstellung des Streckenabschnitts zwischen der Straße Wasserweg und Wilhelmshavener Straße komplettiert den Straßenzug Rekumer/Farger Straße mit den bereits vorhandenen beidseitigen Nebenanlagen (Rad- und Gehweg). Die Farger Straße bleibt nach dem Ausbau der B 74 weiterhin eine wichtige innerörtliche Verbindung für den Rad- und Fußverkehr in Richtung Farge/Blumenthal und zur Weserfähre. Die geplante Fertigstellung der Nebenanlagen stellt die z. Zt. fehlende Durchgängigkeit des Rad- und Gehwegs auf der Westseite der Farger Straße her. Auf die Nebenanlagen kann in v.g. Bereich nicht verzichtet werden, um eine Gefährdung der Rad- und Fußverkehre auf ein Minimum zu beschränken.

Aufgrund des vorhandenen Baumbestandes sollen die Nebenanlagen von der Fahrbahn abgesetzt hergestellt werden. Eine Verschwenkung des Gehwegs im Bereich der Grundstücke VR 134, Flurstücke 767 und 768 ist daher, bedingt durch den vorhandenen Baumbestand, nicht möglich.

Im Zusammenhang mit dieser Stellungnahme zur zusätzlichen Anhörung im Vorverfahren aufgrund der neuen Betroffenheiten bezüglich des Grunderwerbs, verweisen wir ferner auf die Stellungnahmen der Einwendungen von Frau Dr. K. und Frau K. vom 01.01.2001 sowie von A. und K. vom 27.12.2000 zu den lfd. Nrn. 70, 71 und 72.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

III

Nachfolgend aufgeführte Träger öffentlicher Belange und anerkannte Naturschutzverbände haben im Rahmen des Verfahrens Stellungnahmen abgegeben:

1. Kataster und Vermessung Bremen
2. Gesundheitsamt Bremen, Gesundheit und Umwelt, Umwelthygiene
3. Gesellschaft für Bremer Immobilien mbH
4. Farge-Vegesacker Eisenbahn-Gesellschaft mbH
5. Deutsche Telekom AG, Technikniederlassung
6. Senator für Finanzen
7. Senator für Frauen, Gesundheit, Jugend, Soziales und Umweltschutz
– Bereich Soziales -
8. Bundesvermögensamt Oldenburg
9. OFD Bremen, Bauabteilung, Geschäftsbereich Bundesbau (jetzt bei SBU)
10. Bremen Baubetrieb / IVG Logistik GmbH, Tanklager Farge
11. Bremischer Deichverband am rechten Weserufer
12. Senator für Wirtschaft und Häfen
13. Bremer Straßenbahn AG
14. Der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht beim Eisenbahn-Bundesamt,
Außenstelle Hannover
15. Gesamtverband Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V.
16. Polizeipräsidium
17. Polizei Bremen, Polizeiinspektion Nord, S 93 Polizeirevier Blumenthal
18. Landesverband der Gartenfreunde e.V.
19. swb Norvia GmbH & Co. KG
20. Ortsamt Blumenthal
21. Senator für Bau und Umwelt, Wasserbehörde, 43-41
22. Senator für Bau und Umwelt, Naturschutzbehörde, 31-21
23. Senator für Bau und Umwelt, UVP-Leitstelle
24. Der Landesarchäologe
25. Bremer Kommunikationstechnik GmbH
26. E.ON Netz GmbH
27. Feuerwehr Bremen, SG 20, Vorbeugender Brandschutz
28. Handelskammer Bremen
29. Wirtschaftsförderungsgesellschaft Bremen
30. Wehrbereichsverwaltung II
31. Bauamt Bremen-Nord
32. Deutsche Eisenbahngesellschaft mbH
33. Handwerkskammer
34. Senator für Inneres, Kultur und Sport

Der Vorhabensträger hat die Berücksichtigung der in den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zu den Nummern 2, 5, 11, 13, 14, 19, 21, 22, 24, 25, und 26 vorgetragenen Anregungen, Bedenken und Forderungen zugesagt. Die Forderungen wurden daher in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen. Bei den weiteren Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, soweit hier Anregungen und Bedenken geäußert wurden, konnte Einvernehmen erzielt werden. Diese Stellungnahmen können somit als erledigt angesehen werden. Die Träger öffentlicher Belange zu den Nummern 32, 33 und 34 haben keine Stellungnahmen abgegeben.

Zu 2.)

Die Luftschadstoffuntersuchung wurde im Oktober 2002 aktualisiert unter Berücksichtigung der EU-Rahmenrichtlinie und ihrer Tochterrichtlinien. Diese Richtlinien wurden zwischenzeitlich durch die 22. BImSchV (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft) in nationales Recht umgesetzt. Auch die aktualisierte Fassung wird Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen.

Es wurden sowohl die Verkehrsbelastungswerte der Variante Ib wie auch der Variante Ic berücksichtigt und ausgewiesen. Danach werden jeweils alle Grenzwerte der 22. BImSchV unterschritten, lediglich der Jahresmittelwert für Ruß der LAI-Empfehlung (Länderausschuss für Immissionsschutz, 1992) wird in beiden Varianten überschritten, der entsprechende Grenzwert der 23. BImSchV wird allerdings deutlich unterschritten. Die 23. BImSchV ist im Juli 2004 außer Kraft getreten, in der 22. BImSchV wird Ruß nunmehr im Bereich Schwebstaub und Partikel mit erfasst. Eine Grenzwertüberschreitung ist nicht zu erwarten. Der Benzol-Jahresmittelwert der LAI-Empfehlung wird eingehalten.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei den LAI-Empfehlungen um Vorsorge-Zielwerte handelt, nicht um Grenzwerte. Außerdem liegen bereits die berechneten Vorbelastungswerte von Ruß über den Empfehlungen der LAI, so dass auch ein Verzicht auf die Durchführung des Vorhabens, also die Nullvariante, hier keine Änderung der zu erwartenden Belastung bewirkt. Dies wird allein durch die Verminderung der Emissionen von Diesel-Kfz durch geeignete technische Verbesserungen wie Filter möglich werden.

Soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat, war diese daher zurückzuweisen.

Zu 4)

Zwischen der Farge-Vegesacker-Eisenbahn (FVE) und dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr (SBUV) konnte Einvernehmen hinsichtlich der geplanten Kreuzung von B 74 und FVE erzielt werden. Seitens SBUV wird eine geänderte Ausnahmegenehmigung unter Berücksichtigung des Personennahverkehrs auf den Gleisen der FVE erteilt werden.

Die FVE hat ihre Einwendung zurückgezogen.

Zu 7)

Die jetzt für den Abenteuerspielplatz und den Bolzplatz genutzten Flächen waren bereits seit vielen Jahren für die B 74 freigehalten worden. Es stand von Anfang an fest, dass die Flächen bei Realisierung der Baumaßnahme geräumt werden müssten.

Auch wenn also kein Rechtsanspruch auf Ersatzflächen besteht, hat der Vorhabensträger die Bedeutung dieser wohnortnahen Spiel- und Bolzmöglichkeiten in diesem schwierigen sozialen Gebiet erkannt und berücksichtigt. Der Bolzplatz wird auf die andere Trassenseite verlegt und bleibt durch eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke an das bestehende Spielhaus angebunden. Für den Erhalt des Abenteuerspielplatzes am Spielhaus hat das Bauamt Bremen-Nord zugesagt, sich außerhalb des Planfeststellungsverfahrens um Ersatzflächen zu bemühen.

Das vorgeschlagene Setzen einer Spundwand würde bei enormen zusätzlichen Kosten doch nur wenige, bei weitem nicht ausreichende Meter Platzgewinn erbringen. Ein zusätzlicher Flächen- gewinn durch die vorgeschlagene Verkürzung der Einfädelspur ist nicht möglich, weil hier ohnehin nur die Mindestwerte der Straßenbaurichtlinien angesetzt wurden, die aus Sicherheitsgründen nicht unterschritten werden dürfen.

Soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat, war diese daher zurückzuweisen.

Zu 15)

Der Bau der B 74 ist als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs im Verkehrswegeplan des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) enthalten. Unter Berücksichtigung der städtebaulichen Belange, der gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse und der zu erwartenden weiteren Steigerung der Verkehrsbelastungen insbesondere auch durch den hohen Schwerverkehrsanteil ist der Weiterbau der B 74 bis zur Farger Straße dringend erforderlich. Zwar hatte sich zwischenzeitlich das Verkehrsaufkommen etwas verringert, aber eine Nachzählung vom Juni 2001 bestätigte die Zunahme der Verkehrsbelastung und rechtfertigt somit die Prognosebelastung. Der Vorhabensträger hat dargelegt, dass das Vorhaben in der vorliegenden Form erforderlich und zweckmäßig ist.

Angesichts des Verzichts auf eine Tieflage der geplanten Trasse der B 74 im Bereich Eispohl / Katzenpohl und der natürlichen Absenkung des Stauwasserspiegels durch die klimatischen Randbedin-

gungen (Trockenjahre) ist eine eventuelle Beeinflussung dieses sensiblen Feuchtgebietes durch die geplante Baumaßnahme auszuschließen.

Ausgleichs-, Ersatz- und Schutzmaßnahmen werden durchgeführt wie in den Planunterlagen dargestellt. Dieses wird im Planfeststellungsbeschluss durch die Nebenbestimmungen festgelegt sowie durch direkte Zusagen des Vorhabensträgers verbindlich geregelt und sichert auf diese Weise einen größtmöglichen Schutz von Natur und Landschaft.

Nach den Untersuchungen zu Amphibien im Bereich Eispohl, Gutachten von Meyer&Rahmel, Juni 2001, wandert aus dem durch die B 74 überplanten oder durchschnittenen Bereich eine größere Zahl von Amphibien an, u.a. der Kammmolch, der in der FFH-Richtlinie im Anhang II aufgeführt ist. Die entsprechenden Schutzmaßnahmen für die Amphibien vor Baubeginn und während der Bau durchführung werden einvernehmlich mit der Naturschutzbehörde getroffen.

Es werden Amphibiendurchlässe und entsprechende Leiteinrichtungen hergestellt entsprechend der Vorschläge der Gutachter, so dass die Auswirkungen dieses erheblichen Eingriffs minimiert werden.

Der Trennwirkung der B 74 zwischen den Wohn- und Erholungsgebieten wird durch Fußgänger- und Radfahrerbrücken im Bereich der Richard-Taylor-Straße und dem Umspannwerk sowie durch die Pkw-Brücke Kleingärten Samlandstraße entgegengewirkt. Die Fußgängerbrücken werden behindertengerecht hergestellt.

Sowohl im Gutachten über die Umweltrisikoeinschätzungen (URE) für das Bundesverkehrsministerium als auch durch Untersuchungen der Naturschutzbehörde wurde ausdrücklich bestätigt, dass das FFH-Gebiet „Heide und Heideweiher auf der Rekumer Geest“ durch die geplante Baumaßnahme nicht tangiert wird. Auch das Naturschutzgebiet (NSG) Eispohl/Sandwehen ist nicht direkt betroffen, das Landschaftsschutzgebiet wird tangiert, aber nicht geschnitten. In den Planunterlagen wird überzeugend dargestellt, dass die Linienführung und Trassierung der B 74 dahingehend optimiert wurden, dass erhebliche Beeinträchtigungen von NSG und LSG nicht zu befürchten sind. Durch die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) dargestellten Maßnahmen, die Zusagen des Vorhabensträgers im Laufe des Verfahrens und die mit diesem Beschluss verfüigten Nebenbestimmungen wird dafür Sorge getragen, dass mögliche Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft vermieden oder zumindest weitmöglichst vermindert werden (z.B. durch die Herstellung der Amphibiendurchlässe).

Soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat, war diese daher zurückzuweisen.

IV

Wasserrechtliche Erlaubnis

Die Planfeststellung nach § 17 FStrG beinhaltet gem. § 31 Bremisches Wassergesetz (BrWG) i.V.m. § 75 Abs. 1 BremVwVfG die erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis nach Maßgabe der folgenden Auflagen und Bedingungen.

A. Auflagen

Durch den Bau der B 74 sind Anlagen der Wasserwirtschaft betroffen. Mit der Planfeststellung sollen die dafür erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen bzw. Erlaubnisse erteilt werden. Es handelt sich um folgende Maßnahmen, die Belange der Wasserwirtschaft sind dabei wie folgt zu berücksichtigen:

1. 0+600 bis 0+700 Beseitigung einer Teilstrecke der Kleinen Heidflut und Herstellung eines neuen Gewässers mit Einlauf in den RW-Kanal Samlandstraße
 - Der Kanalbetreiber wird verpflichtet, das im Gewässer anfallende Wasser auf Dauer in den RW-Kanal Samlandstraße aufzunehmen. Entlang des neuen Gewässers ist ein mindestens 3,00 m breiter Unterhaltungsstreifen für die Unterhaltung des Gewässers freizuhalten. Die Unterhaltung verbleibt beim bisherigen Unterhaltungsträger des Gewässers.

2. 0+730 Herstellung einer Verrohrung in der Kleinen Heidflut für die Überführung der B 74
- Die Unterhaltung und Erneuerung (Erhaltung) des Durchlasses ist vom Vorhabensträger zu übernehmen
3. 0+825 Herstellung einer Verrohrung in der Kleinen Heidflut für die Überführung der B 74
- Die Unterhaltung und Erneuerung (Erhaltung) des Durchlasses ist vom Vorhabensträger zu übernehmen
4. 0+990 bis 0+1070 Beseitigung einer Teilstrecke der Kleinen Heidflut und Herstellung eines neuen Gewässers mit Anschluss an den vorhandenen Unterlauf der Kleinen Heidflut
- Entlang des neuen Gewässers ist ein mindestens 3,00 m breiter Unterhaltungsstreifen für die Unterhaltung des Gewässers freizuhalten. Die Unterhaltung verbleibt beim bisherigen Unterhaltungsträger des Gewässers.
5. 1+170 Verlegung der Kleinen Heidflut und Herstellung eines neuen Gewässers auf einer Strecke von rd. 20 m
6. Beseitigung einer Teilstrecke der Rönnebecker Beeke an der Turnerstraße
- Siehe unter(8)
7. Änderung der Vorflut für den Eispohlgraben durch Umlegung der Einleitungsstelle in den RW-Kanal Turner Straße
- Siehe unter(8)
8. Unterbrechung der Vorflut für das Gewässer neben Haus Turnerstraße 95
- zu 6, 7, 8: Infolge des Baus der B 74 und für den Bau von Fuß- und Radwegen soll die entlang der Turnerstraße verlaufende Rönnebecker Beeke auf einer Strecke von etwa 100 m beseitigt werden. Im Anschluss daran soll der Ausbau der Turnerstraße in Richtung Norden und Süden vom Bauamt Bremen-Nord fortgeführt werden. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, in diesem Verfahren die Aufhebung der gesamten Reststrecke der Rönnebecker Beeke an der Turnerstraße rechtlich zu regeln. Die Rönnebecker Beeke dient der Entwässerung der Turnerstraße sowie als Vorflutstrecke für den Eispohlgraben und für einen Graben, der neben dem Haus Nr. 95 in die Rönnebecker Beeke einmündet. Es ist deshalb sicherzustellen, dass die Ableitung des gesamten von der Straßenfläche der Turnerstraße anfallenden Niederschlagswassers in den RW-Kanal erfolgt. Außerdem muss die Ableitung des in den beiden Gräben anfallenden Wassers in den RW-Kanal Turnerstraße auf Dauer sichergestellt werden.
9. Versickerung des auf der befestigten Fläche der B 74 anfallenden Niederschlagswassers (NSW). Außerhalb des Wasserschutzgebietes bestehen gegen die Einleitung von NSW von den Straßenflächen über Sickermulden in das Grundwasser keine Bedenken, wenn folgende **Auflagen** eingehalten werden:
 - 9.1. Der obere Horizont der Sickermulden ist zur Erlangung des erforderlichen Reinigungsvermögens mit mindestens 20 cm natürlichem Oberboden auszustatten
 - 9.2. Die Sickermulden sind so herzustellen und zu unterhalten, dass sie dauerhaft bewachsen sind
 - 9.3. Die Versickerungsanlagen sind mindestens halbjährlich zu kontrollieren; größere Stoffanreicherungen (z.B. bei Laubfall) sind zu entfernen
 - 9.4. Besteht die Gefahr, dass wassergefährdende Stoffe in das Entwässerungssystem gelangen, hat der Erlaubnisinhaber dafür Sorge zu tragen, dass ein Abfluss dieser Stoffe verhindert wird
 - 9.5. Gelangen wassergefährdende Stoffe in das Entwässerungssystem, hat der Erlaubnisinhaber unverzüglich dafür Sorge zu tragen, dass die Entwässerung unterbrochen wird. Die Entwässerung darf erst wieder fortgesetzt werden, wenn die Stoffe ordnungsgemäß entfernt worden sind.
 - 9.6. Sind trotz aller Vorkehrungen wassergefährdende Stoffe in das Gewässer (ggf. den Untergrund) gelangt, so ist dieses der Wasserbehörde unverzüglich anzuzeigen
 - 9.7. Um eine Verschmutzung des NSW weitgehend zu vermeiden, sind die zu entwässernden Verkehrsflächen stets sauber zu halten

Begründung zur Versickerung über die Mulden

Wassergefährdende Stoffe beeinträchtigen die Beschaffenheit von Gewässern und können diese erheblich und nachteilig schädigen.

Eine günstige Reinigungswirkung des versickernden NSW wird durch die Passage der bewachsenen oberen Bodenschicht erreicht. Die Versickerungsanlagen sind daher entsprechend herzustellen und zu unterhalten.

10. Bau der B 74 im Bereich der Wasserschutzzone des Wasserwerkes Blumenthal
Soweit der Ausbau im Bereich der Wasserschutzzone IIIa des Wasserwerkes Blumenthal erfolgen soll (Stat. 0+840 bis zum Ende der Baustrecke) sind die Bestimmungen der geltenden RiStWag zu beachten. Die beauftragten Firmen sind entsprechend zu verpflichten.

Es ist darauf zu achten und alle beteiligten Firmen sind entsprechend zu verpflichten, dass bei allen Baumaßnahmen im Bereich des Wasserschutzgebietes Blumenthal, Schutzzone IIIa, alle bestehenden Richtlinien eingehalten werden – wie in den Planunterlagen ausgeführt. Insbesondere sind spezielle Vorkehrungen zu treffen, wenn auf dem Baugelände Tankanlagen, Wohncontainer und Toilettenanlagen vorgesehen sind. Die Abwasserentsorgung der Baustellencontainer muss fachmännisch in die Kanalisation erfolgen. Auf der Baustelle gelagerte wassergefährdende Stoffe können in das Grundwasser gelangen. Der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen ist nur von hierfür gesondert geschulten Mitarbeitern durchzuführen. Hierzu gehört auch die Betankung von Fahrzeugen im Baustellenbereich.

Bei Eintritt eines Unfalls mit wassergefährdenden Stoffen während der Bauarbeiten und im späteren Betrieb sind sofort Schritte zur Schadenminimierung einzuleiten. Ferner ist die Bremer Wasserbehörde unverzüglich von dem Schadenfall in Kenntnis zu setzen.

Als Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahme ist u.a. die Öffnung einer verrohrten Gewässerstrecke am Farger Deich auf einer Länge von ca. 25 m geplant. Aus Gründen der Deichsicherheit sind hierbei folgende **Auflagen** einzuhalten:

- (1) Die Breite der vorhandenen Deichberme darf ein Maß von 3,0 m nicht unterschreiten
- (2) Das Grabenprofil ist mit Böschungen in der Neigung von 1:1,5 oder flacher herzustellen, die Grabensohle hat eine Breite von mindestens 0,60 m einzuhalten und die vorhandene Sohlhöhe ist beizubehalten.

V

Nebenbestimmungen

Informationspflichten

Über den Beginn der Baumaßnahme sind die betroffenen Leitungsträger frühzeitig zu unterrichten.

Eisenbahnkreuzungen

Die höhengleichen Kreuzungen der B 74 und der Claus-von-Lübken-Straße mit der Farge-Vegesacker Eisenbahn sind mit einer Lichtzeichenanlage (BÜSTRA) technisch zu sichern. Die Bestimmungen der neuen Ausnahmegenehmigung nach § 2 (2) Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG), die gemäß Vereinbarung im Vorverfahren seitens des Referates 53 beim Senator für Bau, Umwelt und Verkehr erteilt werden wird, sind einzuhalten.

Mit der Farge-Vesacker Eisenbahn-Gesellschaft mbH sind außerhalb des Verfahrens nach § 11 Abs. 1 EkrG Kreuzungsvereinbarungen für die Kreuzungen der Eisenbahnstrecken mit der B 74 abzuschließen.

Es wird darauf hingewiesen, dass vor Abschluss einer Vereinbarung keine Bauarbeiten in den Gleistrassen durchgeführt werden können.

Rechtzeitig vor Baubeginn sind gemäß § 3 des Bremischen Landeseisenbahngesetzes (LEG) vom 03.04.1973 in Verbindung mit Abs. 1 der Richtlinien für die Organisation der Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht (RL LfB) dem Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht beim Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Hannover die entsprechenden Unterlagen zur eisenbahntechnischen Prüfung vorzulegen.

Bodenkontaminationen/Altlasten

Altlastenablagerungen sind im Bereich der geplanten Trasse nicht bekannt und werden dort auch nicht vermutet. Die Sondierbohrungen für das ingenieurgeologische Streckengutachten ergaben diesbezüglich ebenfalls keinerlei Hinweise.

Landschaftspflegerische Begleitplanung

Vor Baubeginn sind Ausführungspläne im jeweils geeigneten Maßstab, Bauzeiten- und Bauablaufpläne sowie ein Baubetriebsplan einvernehmlich mit den Referaten „Landschaftsplanung und Grünordnung“ sowie „Biotop- und Artenschutz/Eingriffsregelung“ beim Senator für Bau und Umwelt abzustimmen.

§ 22 a des Bremischen Naturschutzgesetzes (BremNatSchG) zum Schutz bestimmter Biotope ist zu beachten. Schutzwürdige Vegetations- und Faunenbestände sind ggf. unter fachlicher Anleitung der Naturschutzbehörde zu bergen und umzusiedeln.

Zur Vermeidung von hydrologischen Beeinträchtigungen des Naturschutzgebietes „Eispohl“ müssen tonhaltige Böden in den Bereichen, in denen der Abstand zwischen Stauwasserspiegel (Messdaten von 1981) und Planumsebene weniger als 50 cm beträgt, eingebaut werden. Für diese Maßnahme ist vor Baubeginn eine einvernehmlich mit der Naturschutzbehörde abzustimmende Ausführungsplanung zu erstellen.

Kontrollbeobachtungen des Stauwasserkörpers im Bereich Eispohl sind unverzüglich nach Planfeststellungsbeschluss zu beginnen.

Die nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan neu zu pflanzenden Gehölze entlang der Straßen-trasse sind spätestens in der ersten auf die Fertigstellung der Baumaßnahme folgenden Pflanzperiode anzupflanzen und zu erhalten. Die Ausführung der Pflanzarbeiten ist einvernehmlich vor Baubeginn mit der Naturschutzbehörde sowie dem Bauamt Bremen-Nord, Abt. Gartenbau, abzustimmen. Die Pflanzpläne sind bis zum 01.03.06 zu fertigen.

Nach den Untersuchungen zu Amphibien im Bereich Eispohl, Gutachten von Meyer&Rahmel, Juni 2001, wandert aus dem durch die B 74 überplanten oder durchschnittenen Bereich eine größere Zahl von Amphibien an. Hierbei ist besonders zu berücksichtigen, dass der Kammmolch als ebenfalls betroffene Art in der FFH-Richtlinie im Anhang II aufgeführt ist.

Die entsprechenden Schutzmaßnahmen für die Amphibien vor Baubeginn und während der Bau-durchführung sind einvernehmlich mit der Naturschutzbehörde zu treffen.

Es sind Tierdurchlässe herzustellen entsprechend der Vorschläge der Gutachter. Danach sollte von der Turnerstraße im Südosten beginnend auf ca. 450 m Trassenlänge alle 50 m ein Durchlass angelegt werden (insgesamt 9 Durchlässe). Der erste Durchlass würde sich dann ca. 50 m nordwestlich der Turnerstraße befinden. Beidseitig, auf ca. 500 m Trassenlänge von der Turnerstraße beginnend sind dazu passende Leiteinrichtungen anzulegen, die den nordwestlichsten Durchlass um ca. 50 m Länge überragen sollen. Das MamS (2000) (Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen) ist zu beachten.

Zur Herstellung des angestrebten Ausgleichszustandes und zur nachhaltigen Sicherung der Ausgleichswirkung ist ein einvernehmlich mit dem Bauamt Bremen-Nord, Abt. Gartenbau und dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, Referat 31 abzustimmender Pflege- und Entwicklungsplan bis zum 01.07.2006 aufzustellen. In diesem Plan sind auch die über die unter Punkt 7 und 8 der Einvernehmenserklärung vom 06.10.2000 (Ordner 3, Anlage 12) genannten Untersuchungen hinausgehenden notwendigen Erhebungen zur Tier- und Pflanzenwelt für den Herstellungs- und Erfolgsnachweis der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen darzustellen.

Zufahrten

Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihrer bisherigen Zufahrt abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Straßennetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit, notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.

Bauphase

Schäden

Es sind die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Schäden an Gebäuden durch einen Sachverständigen so rechtzeitig zu erarbeiten, dass sie in der Bauausführung berücksichtigt werden können.

Zur Sicherung des Nachweises von eventuell durch die Baumaßnahme hervorgerufenen Schäden ist vor Baubeginn hinsichtlich der zu erhaltenden Gebäude im Einflussbereich der Trasse auf Kosten des Vorhabensträgers eine Beweissicherung durch einen Sachverständigen durchzuführen. Die genaue Festlegung des zu untersuchenden Einwirkungsbereiches erfolgt in einvernehmlicher Abstimmung mit dem Vorhabensträger durch den Sachverständigen.

Für die Bauzeiten-, Betriebs- und Ablaufpläne sind die BaumschutzVO und § 28 des BremNatSchG zu beachten.

Die für den Bau der Straße erforderlichen Baustelleneinrichtungen wie Baustraßen und Bodenzwischenlagerflächen sind möglichst ausschließlich auf der vorgesehenen Trasse durchzuführen.

Lärmschutz

Zum Schutz der Bevölkerung ist die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ sowie die „Geräte- und Maschinenlärmschutz-Verordnung“ in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Die entsprechenden Immissionsrichtwerte sind einzuhalten.

Die bauausführenden Firmen haben bezüglich Lärm, Erschütterungen, Staub, etc. die §§ 22 ff BImSchG zu beachten.

Erschütterungen

Die Baustelle und insbesondere die Baumaschinen sind so zu errichten und zu betreiben, dass sie dem Stand der Technik zur Bekämpfung von Erschütterungen entsprechen und dass die jeweilige Wahrnehmungsstärke nach der DIN 4150 Teil 2 Vornorm in Wohnungen bzw. in vergleichbaren Räumen in den folgenden Gebieten nicht überschritten werden.

Soweit im Einwirkungsbereich Gebäude betroffen sind, ist ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Kulturgüter

Die Baumaßnahme berührt in Teilbereichen Flächen, auf denen archäologische Bodenfunde bekannt und weitere zu vermuten sind. Die Bestimmungen des Bremischen Denkmalschutzgesetzes sind mithin zu beachten.

Damit tatsächlich vorhandene Befunde nicht unbeobachtet zerstört und abgegraben werden, ist eine Beobachtung und gegebenenfalls Ausgrabung durch den Landesarchäologen erforderlich.

Die genaue Festlegung der zu beobachtenden Bereiche erfolgt in einvernehmlicher Abstimmung mit dem Vorhabensträger durch den Landesarchäologen.

VI

Begründung

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Der Ausbau der B 74 zwischen Kreinsloger und Farger Straße stellt eine Maßnahme im Sinn 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).

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 75 Abs. 1 BremVwVfG). Gem. § 31 Abs. 1 BrWG i.V.m. § 14 WHG ist auch über die Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis im Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden.

Mit Schreiben vom 2. Juni 2000 hat das Bauamt Bremen-Nord dem Senator für Bau und Umwelt die Planunterlagen für den Ausbau der B 74 zwischen Kreinsloger und Farger Straße zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zugeleitet. Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 23. November 2000 bis zum 22. Dezember 2000 einschließlich beim Bauamt Bremen-Nord und dem Ortsamt Blumenthal während der Dienststunden zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt. Zeit und Ort der Auslegung sind ortsüblich bekannt gegeben worden. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen das Vorhaben spätestens innerhalb von 2 Wochen nach Beendigung der Auslegung bei den in der Bekanntmachung näher bezeichneten Stellen zu erheben sind.

Aufgrund von Planänderungen (Blaueintragungen) in den ausgelegten Plänen wurde es notwendig, gemäß § 73 Abs.8 BremVwVfG, einem begrenzten Kreis von Betroffenen durch ein vereinfachtes Anhörungsverfahren Gelegenheit zu geben, zu den Planänderungen Stellungnahmen abzugeben, da deren Belange entweder erstmalig oder auch stärker als bisher berührt werden.

Die Änderungen in den ausgelegten Plänen wurden den Betroffenen mit Anschreiben vom 26.04.05, 11.05.05 und 24.05.05 mitgeteilt. In den Anschreiben wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen die Planänderungen innerhalb einer Frist von vier Wochen nach Zustellung bei dem Vorhabensträger eingelegt werden können. Der Vorhabensträger hat zu den erfolgten Einwendungen Stellung genommen und der Planfeststellungsbehörde mit Schriftsatz vom 01.07.2005 zugesandt.

Die Planfeststellung konnte gem. § 17 FStrG in Verbindung mit § 74 BremVwVfG nach Würdigung aller öffentlich-rechtlichen und privater Belange mit den verfügbaren Nebenbestimmungen erfolgen, da das Vorhaben im 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.

Von besonderer Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes Bremen ist die störungsfreie Erreichbarkeit bestehender und geplanter Wirtschaftsstandorte. Qualitative Defizite in der Verkehrsinfrastruktur gehören zu den entscheidenden Investitionshemmnissen für Wirtschaftsansiedlungen. Der Ausbau der B74 hat für die Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Bremen-Nord sowie für die Entlastung der Wohngebiete von Verkehrslärm höchste Priorität.

Ziel des Baus der B 74 ist es, den Ortsteil Rönnebeck vom Durchgangsverkehr zu entlasten und den gewerblichen Güter- und Personenverkehr sowie den Wohnanliegerverkehr zu entzerren und zu trennen. Dies ist zur langfristigen Sicherung der vorhandenen Wohn-, Gewerbe- und Industriestandorte erforderlich. Es soll insbesondere durch das Planvorhaben erreicht werden, dass die betroffenen Wohngebiete von Durchgangs- und Schleichverkehren durch Verlagerungseffekte auf die planfestgestellte Verbindung entlastet werden. Hierdurch soll eine Vermeidung bzw. Verminderung von dauerhaften und nachhaltigen Störungen der Wohnfunktion durch Lärm- und Schadstoffmissionen erreicht werden.

VII

Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Die vorgelegten Planunterlagen genügen den Anforderungen des § 6 UVPG. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG und die Beteiligung der Behörden gem. § 7 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 73 Bremisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BremVwVfG) in der Neufassung der Bekanntmachung vom 9. Mai 2003 (BremGBI S. 219)

Im Rahmen des vorliegenden Verfahrens wurde auch die Umweltverträglichkeit des Vorhabens nach Maßgabe des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung geprüft. Die Bestimmungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Neufassung der Bekanntmachung vom 25. Juni 2005 (BGBl. I, S. 1557) wurden beachtet.

Nach dem UVPG sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter darzustellen (Umweltverträglichkeitsprüfung). Gemäß § 11 UVPG ist eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens zu erarbeiten. In dieser Darstellung hat die Anhörungsbehörde die behördlichen Stellungnahmen sowie die Äußerungen der Öffentlichkeit zu berücksichtigen. Erforderliche Änderungen und Ergänzungen aufgrund behördlicher oder privater Stellungnahmen wurden berücksichtigt und ggf. ergänzt.

Mit Schriftsatz vom 28. November 2002 hat die Anhörungsbehörde die zusammenfassende Darstellung gemäß § 11 UVPG erstellt und das Benehmen mit der UVP-Leitstelle beim Senator für Bau und Umwelt - Bereich Umweltschutz - hergestellt.

Danach sowie nach der folgenden Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG ist das Vorhaben zulässig und konnte in der vorliegenden Form festgestellt werden.

VIII

Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG:

1. Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch

1.1 Baubedingte Auswirkungen

Schädliche Umwelteinwirkungen i.S.d. § 22 BImSchG in Form von 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 sind zeitlich begrenzt und werden durch die verfügbaren Nebenbestimmungen soweit wie möglich verhindert oder auf ein den Umständen entsprechendes Mindestmaß minimiert.

Durch das Baustellenmanagement werden Störungen in den Wohngebieten ebenfalls soweit wie möglich reduziert. Der baubedingte Verkehr im öffentlichen Straßennetz wird auf möglichst kurzem Weg übergeordnete Verkehrswege anfahren, um zusätzliche Lärm- und Luftbelastungen der Anwohner zu begrenzen.

Insgesamt wird sich die Situation nach Abschluss der Bauarbeiten deutlich verbessern, so dass die erheblichen Belästigungen der Anwohner für die Dauer der Bauzeit tolerierbar sind.

1.2 Auswirkungen durch Lärm

Gesetzliche Umwelthanforderungen zur Bewertung sind die §§ 41, 42 und 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) vom 26. September 2002. Bewertungskriterien sind die Anforderungen der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 sowie der RLS 90.

Gesamtlärmbetrachtung

Aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen

Durch den Bau der B 74, Kreinsloger bis Farge, kommt es in weiten Teilen der angrenzenden Gebiete zu erhöhten Lärmimmissionen und Grenzwertüberschreitungen an schutzwürdigen Gebäuden.

Daher sind nach der Verkehrslärmschutzverordnung umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle) vorgesehen. Hierdurch werden erhebliche Pegelminderungen erreicht. Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung werden dennoch an einzelnen Gebäuden und Außenwohnbereichen überschritten. Weitergehende aktive Lärmschutzmaßnahmen sind jedoch nicht möglich bzw. teilweise auch nicht wirtschaftlich vertretbar, so dass hier passive Lärmschutzmaßnahmen zum Einsatz kommen müssen. Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen, Berechnungsgrundlage Verkehrsprognose für das Jahr 2010, sind unter Beachtung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß Unterlagen 11.1, 11.2 und 11.3 vorgesehen, sofern die Umfassungsbauteile der entsprechenden Gebäude nicht ausreichend sind. Für betroffene Außenwohnbereiche ist eine Entschädigung als Ausgleich der Beeinträchtigungen zu zahlen.

Die geplante Maßnahme entspricht insgesamt den Anforderungen der §§ 41, 42 und 50 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV). Insgesamt tritt eine Verbesserung der Lärmimmissionssituation unter Einhaltung der Immissionsgrenzwerte im Untersuchungsgebiet ein. Die in §2 der Verkehrslärmschutzverordnung bestimmten Immissionsgrenzwerte werden durch die vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen an allen zu berücksichtigenden Immissionsorten überwiegend eingehalten. Im Verhältnis zur Gesamtsituation sind die Interessen Einzelner zurückzustellen.

Gemäß § 41 BImSchG wird sichergestellt, dass durch die Maßnahme keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und soweit die Kosten der Schutzmaßnahme nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Schädliche Umwelteinwirkungen gemäß § 50 BImSchG auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete werden so weit wie möglich vermieden.

1.3 Auswirkungen auf das Schutzgut Luft

Gesetzliche Umwelanforderungen zur Bewertung ist das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG).

Bewertungskriterien sind die Anforderungen der 22. Bundesimmissionsschutz-Verordnung, durch die die folgenden EU-Luftqualitätsrichtlinien umgesetzt werden:

- Richtlinie 92/62/EG des Rates über die Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität vom 27.9.1996 (im Folgenden EU-Rahmenrichtlinie).
- Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22.4.1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft.
- Richtlinie 2000/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.11.2000 über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft.

Die durchgeführten Schadstoffuntersuchungen der Parameter

- Benzol-Gesamtbelastung (Jahresmittelwert)
- Dieselruß (Jahresmittelwert)
- NO₂-Gesamtbelastung (Jahresmittelwert)
- NO₂-Gesamtbelastung (1 Stundenmittel mehr als 18mal)
- Partikel (PM10) (Jahresmittelwert)
- Partikel (PM10) (Tagesmittelwert mehr als 35mal)

wurden vom Vorhabensträger im Bereich der B 74 aufgrund von Anregungen und Bedenken unter Berücksichtigung der höheren Verkehrswerte der Variante 1c anstatt der zunächst zugrunde gelegten Variante 1b für den Prognosehorizont 2010 berechnet. Die ermittelten Auswirkungen werden zusammenfassend wie folgt bewertet:

- Der Verkehr auf der neuen B 74 führt im Bereich der Trasse zu einer neuen Gesamtemission. Datengrundlage sind die Verkehrsbelastungen in der Kattenturmer Heerstraße, da diese von der Lage am Stadtrand der Situation im Untersuchungsgebiet B 74 vergleichbar ist.
- Die Prüfwerte der 23. BImSchV für Dieselruß werden eingehalten. Die 23. BImSchV ist im Juli 2004 außer Kraft getreten, in der 22. BImSchV wird Ruß nunmehr im Bereich Schwebstaub und Partikel mit erfasst. Eine Grenzwertüberschreitung ist nicht zu erwarten.
- Die Konzentrationswerte der 22. BImSchV für Benzol im Bereich der B 74 werden eingehalten.

- Der NO₂-Jahresmittelwert der 22. BImSchV wird an keinem der vier Untersuchungsabschnitte überschritten.
- Die Wahrscheinlichkeit, dass der Grenzwert der 22. BImSchV für den Stundenmittelwert von NO₂ von 200 µg/m³ mehr als 18mal überschritten wird, liegt für alle untersuchten Abschnitte unter 5%. Es ist also unwahrscheinlich, dass der 98-Prozent-Wert der Stundenmittelwerte überschritten wird.
- Der PM₁₀-Jahresmittelwert der 22. BImSchV wird an keinem der vier Untersuchungsabschnitte überschritten.
- Der Grenzwert für die mindestens 35malige Überschreitung des Tagesmittelwertes PM₁₀ von 50 µg/m³ der 22. BImSchV wird für die vier Untersuchungsabschnitte nicht erreicht.

Nach Allem und wegen der guten Durchlüftung, Tieflage nur ab Turnerstraße bis Anschluss Kreinsloger, sind keine gravierenden Luftqualitätsprobleme zu erwarten.

Schädliche Umwelteinwirkungen gemäß § 50 BImSchG auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete werden so weit wie möglich vermieden. Die Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV werden mit großer Wahrscheinlichkeit eingehalten und damit gemäß § 48a Abs. 1 Satz 1 BImSchG und damit der Zweckbestimmung des BImSchG genügt.

2. Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen

Gesetzliche Umweltauflagen zur Bewertung im Sinne der Nr. 0.6.1.1. Allgemeine Vorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) sind die §§ 11 bis 13 BremNatSchG.

Bewertungskriterium ist die Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen.

Gemäß gutachtlicher Stellungnahme der Naturschutzbehörde vom 05.02.1998 (Anlage 12, Ordner 3), stellt das Vorhaben einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 11 BremNatSchG dar. Durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen wie Vegetationsansaaten auf den mit Sand abgemagerten Flächen, Alleebeplantung der B 74 mit standortgerechten, alterungsfähigen Eichen, Ansaaten und Gehölzpflanzungen im Bereich von Böschungseinschnitten und Lärmschutzwällen, Verbesserung des Freiraumgebrauchs und der Naturausstattung zur Vermeidung der Auswirkungen des Straßenneubaus zwischen diesem und der Siedlungszone sowie den Landschaftsübergängen, Erhaltung bzw. Wiederherstellung von Wegeverbindungen für die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit von wohnbezogenen Landschaftsräumen, Verbesserung der Naturausstattung von quartiersbezogenen öffentlichen Flächen und Entwicklung und Pflege der bestehenden und geplanten Gewässer sowie bestehender Vegetationsflächen im Naturhaushalt wird gewährleistet, dass die Werte und Funktionen der Pflanzen- und Tierwelt im Naturhaushalt in dem vom Eingriff betroffenen Raum in möglichst gleicher Art und Weise wiederhergestellt werden.

Der Straßenneubau führt aber auch zu Eingriffen in fünf Biotope, die der Bewertung nach § 22a BremNatSchG unterliegen. Die Eingriffe führen zur Beseitigung oder zum teilweisen Verlust dieser Bereiche. Die Kompensation erfolgt jedoch durch Wiederherstellung dieser Bereiche durch ergänzende Maßnahmen im Farger Geestrand, Wiederherstellung der Funktion des Oberflächengraben-systems und Herstellung von mind. 3 temporär wasserführenden Biotopen als Ersatz für verlorengelassene Feuchtfelder.

Erhebliche und bleibende Beeinträchtigungen der Pflanzen und Tierwelt als Bestandteil des Naturhaushaltes nach § 11 BremNatSchG sind nach Abschluss der Maßnahme auf Grund der landschaftspflegerischen Begleitplanung nicht gegeben.

3. Auswirkungen auf das Schutzgut Boden

Gesetzliche Umweltauflagen zur Bewertung sind die §§ 11 bis 13 BremNatSchG.

Bewertungskriterium ist die Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen und die Mitteilung der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) 1994: Empfehlung und Erkundung, Bewertung und Behandlung von Grundwasserschäden.

Durch den Bau der geplanten B 74 und der damit verbundenen Versiegelung einer neuen Fläche von ca. 2,7 ha durch den Straßenkörper einschl. der Nebenanlagen werden insoweit vorhandene Werte und Funktionen des Bodens zerstört. Im Bereich der Trasse kommen jedoch nur überwiegend steinige und lehmige Sandböden vor. Die landwirtschaftliche Nutzung des Bodens spielt hier eine untergeordnete Rolle. Der abzutragende Oberboden wird für die Anlage neuer Grünstreifen und soweit geeignet für den Bau von Lärmschutzwällen wieder verwendet. Die Eingriffe in den Boden können somit auf den Flächen, auf denen die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Tiere und Pflanzen vorgesehen sind, mit kompensiert werden. Durch die geringe bzw. fehlende Nutzung dieser Flächen kann dort eine Bodenregeneration erfolgen. Ferner werden für den Bau der Straße die erforderlichen Baustelleneinrichtungen wie Baustraßen und Bodenzwischenlagerflächen ausschließlich auf der vorgesehenen Trasse durchgeführt. Der Landschaftsboden außerhalb der Trasse wird daher nicht berührt und in seiner Wertigkeit erhalten.

Altlastenablagerungen sind im Bereich der geplanten Trasse nicht bekannt bzw. werden dort auch nicht vermutet. Kontaminierte Böden müssen daher nach dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz nicht beseitigt werden.

Erhebliche und bleibende Beeinträchtigungen des Bodens als Bestandteil des Naturhaushalts nach § 11 Bremisches Naturschutzgesetz (BremNatSchG) treten nach Abschluss der Maßnahme nicht ein.

4. Auswirkung auf das Schutzgut Wasser

Gesetzliche Umweltauflagen zur Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser ist das Bremische Wassergesetz (BrWG) sowie die §§ 11 bis 13 BremNatSchG.

Bewertungskriterien sind die Verordnung über die Festsetzung eines Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Blumenthal der swb Norvia GmbH & Co.KG und die Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind gering. Eine Beeinträchtigung des Allgemeinwohls i.S. des § 8 Bremisches Wassergesetz (BrWG) ist aufgrund des geplanten Boden- und Wassermanagement sowie der verfügbaren Nebenbestimmungen ausgeschlossen.

Durch die niveaugleiche Planung der Straße sind die Auswirkungen auf das Naturschutzgebiet „Eispohl/Sandwehen“ nicht erheblich. Geringfügige Beeinträchtigungen des oberflächennahen Stauwasserkörpers im vg. Naturschutzgebiet werden während der Baumaßnahmen durch Auskoffierungsarbeiten sowie durch ggf. Wasserabsenkungsmaßnahmen gegeben sein. In den Bereichen, in denen der Abstand zwischen Stauwasserspiegel und Planungsebene weniger als 50 cm beträgt, werden tonhaltige Böden eingebaut. Nach Abschluss der Baumaßnahme wird sich der Stauwasserspiegel im durchlässigen Unterbau der Straße wieder wie gehabt einstellen.

Etwa 1,5 km der Ausbaustrecke von Bau-km 0+840 bis Bauende führen durch eine Trinkwasserschutzzone der Kategorie III A. Für diesen Bereich werden besondere Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers vor Verunreinigungen getroffen.

Damit wird gewährleistet, dass das Wohl der Allgemeinheit gemäß §§ 47 und 48 BrWG nicht beeinträchtigt wird. Die Entwässerung erfolgt über die nach den Richtlinien für Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) abgedichteten Entwässerungsmulden, die direkt oder über Sammelleitungen Regenwasserbehandlungsanlagen und letztlich den vorhandenen Regenwasserkanälen zugeführt wird. Ferner werden in diesem Bereich Distanzschutzplanken errichtet. Zur Kompensation nachhaltiger Beeinträchtigungen werden 500 lfm Gräben mit einer naturnahen Gestaltung der Ufer, das Niederschlagswasserklärbecken und temporär wasserführende Biotope für verlorene Feuchtflächen hergestellt.

Beeinträchtigungen für das Schutzgut Wasser sind daher nicht zu erwarten.

5. Auswirkungen auf das Schutzgut Klima

Gesetzliche Umweltauflagen zur Bewertung sind die §§ 11 bis 13 BremNatSchG.

Bewertungskriterium ist die Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen.

Durch den Bau der B 74 kommt es lediglich zur Beeinträchtigung der kleinklimatischen Situation im Trassenbereich. Auswirkungen auf das Klima sind jedoch nicht zu erwarten, da die ökologischen Belange im Vordergrund der planerischen Überlegungen für die Ausgleichsmaßnahmen stehen. Durch die Ergänzung und Neuschaffung gleich großer Vegetationsflächen, Bepflanzungen der geplanten Lärmschutzwälle teils mit Gehölzen, teils mit der Umgebung entsprechenden standort-typischen Vegetationen und Schaffung neuer linearer Vernetzungsbänder beiderseits entlang der neuen Straßen-trasse, werden wieder Biototypflächen mit kleinklimatischen Strukturen geschaffen, die die Beeinträchtigungen ausgleichen.

6. Auswirkungen auf das Landschaftsbild

Gesetzliche Umwelanforderungen zur Bewertung im Sinne der Nr. 0.6.1.1 UVPVwV sind die §§ 11 bis 13 BremNatSchG. Bewertungskriterium ist die Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen.

Gemäß gutachtlicher Stellungnahme der Naturschutzbehörde vom 05.02.1998 (Anlage 12, Ordner 3), stellt das Vorhaben einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 11 BremNatSchG dar. Durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan und die in der Freiraumplanung vorgesehenen Maßnahmen wird der durch den Bau der B 74 verursachte Eingriff, Beseitigung von ca. 9,9 ha Lebensraum für Pflanzen und Tiere, ausgeglichen. Auf einer zusammenhängenden Fläche von mind. 15 ha wird durch die Schaffung von mosaikartigen Lebensraumstrukturen, Ersatzstandorten für die überbauten landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie der Erholungsnutzung und dem Landschaftsbild dienenden Strukturen Vegetationsflächen hergestellt, die die Kriterien gemäß § 20 BremNatSchG erfüllen. U.a. werden gleich große Vegetationsflächen neu geschaffen, verlorengehende Feuchtfelder und wichtige fußläufige, der Erholungsnutzung dienende Verbindungen durch den Bau von Überquerungsmöglichkeiten sowie abschnittsweise Neubau von Fuß- und Radwegen zur Verknüpfung der einzelnen Wohnquartiere hergestellt.

Die geplanten Lärmschutzwälle werden teils mit Gehölzen, teils der Umgebung entsprechenden standorttypischen Vegetation von Trocken-/Magerstandorten bepflanzt. Es ist daher davon auszugehen, dass das Landschaftsbild in dem vom Eingriff betroffenen Raum mehr als nur in möglichst ähnlicher Weise wiederhergestellt wird.

Mit dem Vorhaben sind erhebliche Eingriffe in das Schutzgut Stadtbild nicht zu erwarten, da die Trassenführung in relativer Stadtrandlage verläuft. Die Auswirkungen werden durch die vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen nicht von nachhaltiger Wirkung sein. Das alte Stadtrandbild wird zwar nach Abschluss der Maßnahme nicht wiederhergestellt sein, es wird aber durch ein anderes, gleichwertiges ersetzt.

Die Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1 Ordner 3) detailliert dargestellt und beschrieben.

7. Auswirkungen auf Kultur und Sachgüter

Schutzvorschrift für Kulturgüter ist das Denkmalschutzgesetz (DSchG) zur Denkmalpflege und Denkmalschutz.

Kulturgüter, unter Denkmalschutz stehende Gebäude oder historisch gewachsene Bebauungsstrukturen, sind im direkten Umfeld der geplanten Trasse nicht zu finden.

Es sind daher keine Auswirkungen durch die geplanten Baumaßnahmen auf Sach- und Kulturgüter zu erwarten.

8. Auswirkungen auf naturschutzrechtliche Schutzgebiete

Besonders geschützte Biotope nach § 30 Abs.1 BNatSchG und § 22a BremNatSchG

Gesetzliche Umwelanforderungen zur Bewertung besonders zu schützender Biotope ist der § 30 Abs.1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und der § 22a BremNatSchG.

Durch das Vorhaben können drei Biotope, in dem landschaftspflegerischen Begleitplan mit den Nrn. 77, 79 und 99 (Anlage 12.1, Ordner 3) ausgewiesen, ganz oder teilweise beeinträchtigt werden.

Eine Kompensation erfolgt durch die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen B 74 mit der Wiederherstellung der beanspruchten Bereiche auf geeigneten Standorten, eines in sich geschlossenen Oberflächenwasser-Grabensystems, Herstellung von zeitweise wasserführenden Geländemulden durch den Einbau von Lehmdichtungen, Kompensation reduzierter Bereiche durch ergänzende Maßnahmen im Farger Geestrand und zusätzliche Kompensationsmaßnahmen durch partielle Ausweitung der Marsch-Wassergräben.

Schützwürdige Vegetations- und Faunenbestände werden unter fachlicher Anleitung der Naturschutzbehörde geborgen und umgesiedelt.

Landschaftsschutzgebiet

Gesetzliche Umweltaanforderung zur Bewertung ist der § 20 BremNatSchG. Bewertungskriterien sind die Anforderungen der Verordnung zum Schutze von Landschaftsteilen im Gebiet der Stadtgemeinde Bremen.

Im Norden, zwischen Neurönnebecker- und Turner Straßen, besteht ein ausgedehntes Landschaftsschutzgebiet (Landschaftsschutzverordnung vom 02.07.1968) und das Naturschutzgebiet Eispohl/Sandwehen (Naturschutzgesetz-Verordnung vom 01.07.1988), dessen geringster Abstand vom Straßenbauvorhaben 100-150 m beträgt. Das von der Freien Hansestadt Bremen am 14.01.2000 gemeldete Gebiet „Heide und Heideweiher auf der Rekumer Geest“ ist vom Weiterbau der B 74 nicht direkt betroffen. Wertbestimmend für diese Gebiete ist das Vorkommen des Kammmolches und die Heideflächen und Weiher. Indirekte Einflüsse durch den Bau können jedoch nicht ausgeschlossen werden.

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des EU-Schutzgebietes und des Naturschutzgebietes Eispohl/Sandwehen durch vorhabensbedingte Veränderungen der hydrologischen Verhältnisse werden tonhaltige Böden in den Bereichen, in denen der Abstand zwischen Stauwasserspiegel und Planungsebene weniger als 50 cm beträgt, eingebaut. Die Ausführungsplanung für diese Maßnahme wird einvernehmlich mit der Naturschutzbehörde erstellt.

Vor Baubeginn bzw. Baudurchführung werden für die im Untersuchungsgebiet vorkommende Kammolchpopulation in Absprache mit der Naturschutzbehörde entsprechende Schutzmaßnahmen getroffen. Die entsprechenden Anlagen sind dauerhaft zu unterhalten.

Für die Sicherung der Heideflächen und Weiher werden nach Baubeginn Kontrollbeobachtungen des Stauwasserkörpers mit einem in Absprache mit der Naturschutzbehörde festzulegenden Messprogramm durchgeführt.

Durch diese Kompensationsmaßnahmen werden keine Beeinträchtigungen der Landschafts- und Naturschutzgebiete erwartet, die erheblich oder nachteilig sind.

Nach der Baumschutzverordnung des Landes Bremen geschützte Einzelbäume und Baumgruppen

Gesetzliche Umweltaanforderungen zur Bewertung ist der § 22 BremNatSchG. Bewertungskriterium ist die bremische Baumschutzverordnung.

Mit dem Verlust von Gehölzbeständen entlang der Teilstrecke B 74 gehen Laubbäume und Gehölzarten verloren, die nach der Baumschutzverordnung des Landes Bremen in der geltenden Fassung vom 31.12.2002 geschützt sind.

Für die innerhalb des Straßennetzes neu zu pflanzenden Bäume werden Pflanzpläne mit dem Bauamt Bremen-Nord, Abt. Gartenbau, und der Naturschutzbehörde erstellt. Dieses gilt auch für sämtliche außerhalb des unmittelbaren Trassenbereiches liegenden Flächen innerhalb von Siedlungsgebieten.

In diesem Zusammenhang werden die Auflagen beachtet, wie sie unter V, Nebenbestimmungen, Landschaftspflegerische Begleitplanung (S. 68), aufgeführt sind

9. Wechselwirkungen

Über die bereits beschriebenen und bewerteten Umweltauswirkungen hinaus bestehen keine weiteren Wechselwirkungen, die zu bewerten und bei der Entscheidung zu berücksichtigen wären.

Gesamtbilanz der Maßnahme / Medienübergreifende Bewertung

Mit dem Bau der B 74 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 werden entweder als nicht erheblich bewertet, werden durch geeignete Schutzmaßnahmen - wie bei Lärm- reduziert oder können durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 11 (3) und (6) BremNatSchG 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.

Aufgrund der insgesamt positiven Umweltbilanz wird daher die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge im Sinne der §§ 1, 2 Abs. 1 Satz 2 und 4 UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze festgestellt.

Das Benehmen zu § 12 wurde 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 mit Schreiben seitens der Planfeststellungsbehörde vom 12. März 2003 mit dem Senator für Bau und Umwelt, UVP-Leitstelle, hergestellt.

IX

Linienführung

Die Verlängerung der B 74 von der Anschlussstelle Kreinsloger bis zur Einmündung in die Farger Straße, die über die Wilhelmshavener Straße zur Fähre Farge führt, wird zur verkehrlichen Entlastung der Ortsteile Rönnebeck und Blumenthal, zur Verbesserung des Anschlusses des Gewerbegebietes Farge an das Bundesfernstraßennetz und zur Schließung der noch vorhandenen Netzlücken geplant.

Für diesen Abschnitt der B 74 wurde im Jahr 1991 ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet, das eine einbahnige, kreuzungsfreie Strecke in Tieflage vorsah. 1994 erklärte der Bundesminister für Verkehr das Vorhaben in dieser Form aus finanziellen Gründen für nicht durchführbar, weil die Tieflage hohe Baukosten und schwerwiegende Eingriffe in Natur und Landschaft verursacht hätte. Der Bau dieses letzten Teilstücks der B 74 ist jedoch weiterhin im Bedarfsplan des Bundesverkehrsministeriums vorgesehen. 1995 wurde vom Bauamt Bremen-Nord eine neue Variantenuntersuchung zu Weiterführung der B 74 in Auftrag gegeben und 1997 aktualisiert und ergänzt. Diese Untersuchung der Ingenieurgemeinschaft Schnüll-Haller ist als Ordner 4 Bestandteil der ausgelegten und festgestellten Planfeststellungsunterlagen.

Grundsätzlich wurden folgende vier Varianten untersucht:

Id) planfreier Neubau, ehemaliger Planfeststellungsentwurf

Ia bis Ic) Plangleicher Neubau auf der Trasse des ehemaligen Planfeststellungsentwurfes, Weiterbau der B 74 bis zur Farger Straße. Dabei beinhalten die Ib und Ic den Neubau einer Verbindungsstraße zwischen dem Gewerbegebiet Farge und der Farger Straße

II) plangleicher Neubau von Kreinsloger bis zur Turnerstraße und Ausbau der Turnerstraße bis zur Dillener Straße

III) Führung auf der alten B 74 ohne Neubau mit restriktiven Maßnahmen im untergeordneten Netz und als Untervariante Neubau einer Gewerbegebietszufahrt von der Farger Straße aus

Die Trassierung für die B 74 wird von einer Reihe von Zwangspunkten bestimmt:

Anschluss am Baubeginn und am Bauende

Abstand zur vorhandenen Bebauung

Seit Jahrzehnten freigehaltener Korridor in den Bebauungsplänen

Linienführung aus der alten Planfeststellung aufgrund bereits getätigten Grunderwerbes und Einvernehmensherstellung mit Beteiligten

Abstand zu den Kleingärten bei km 1 + 000

Abstand zu dem Naturschutzgebiet Eispohl/Sandwehen

Schichtenwasser im Bereich Eispohl/Katzenpohl

Umspannwerk bei km 2 + 020

Die Planfeststellungsbehörde hat die untersuchten Alternativen geprüft.

Bei den Varianten III handelt es sich um die Nullvariante mit restriktiven Maßnahmen im untergeordneten Netz, als Untervariante b mit dem Neubau einer Gewerbegebietszufahrt von der Farger Straße aus. Der verdrängte Verkehr würde insbesondere die Ortsdurchfahrt und die Turnerstraße übermäßig belasten und so zu nicht tolerierbaren Problemen durch Immissionen (Lärm, Abgase) führen. Darüber hinaus ist die entstehende funktionale und gestalterische Trennwirkung negativ zu bewerten, und es ist ein gesteigertes Konfliktpotential hinsichtlich der Verkehrssicherheit zu erwarten. Da also die gegenwärtige Situation sogar noch verschlechtert würde, waren diesen Varianten nicht weiter zu berücksichtigen.

Die Varianten II sehen einen Weiterbau der B 74 bis zur Turnerstraße vor, als Untervariante a ohne weitere restriktive Maßnahmen, bei b mit restriktiven Maßnahmen im untergeordneten Netz und bei c mit einer zusätzlichen Verbindungsstraße zwischen dem Gewerbegebiet Farge und der B 74. Bereichsweise weisen diese Varianten positive Auswirkungen auf, so dass eine teilweise Verbesserung der Situation erreichbar wäre. Allerdings wären in anderen Bereichen, die durch hohe Einwohnerzahlen eine Vielzahl von Betroffenen bedingen, die Immissionsbelastungen unzumutbar groß. Der Bau der Verbindungsstraße würde zwar eine Verbesserung des Verkehrsflusses bewirken können, ist aber mit unverhältnismäßig hohen Kosten sowie Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Insgesamt betrachtet waren mithin auch die Varianten II nicht weiter zu berücksichtigen.

Bei den Varianten I konnte die Variante Id mit ihrer Lage im Einschnitt aufgrund der immensen ökologischen Probleme nicht weiter berücksichtigt werden. Die Trasse verläuft in Teilbereichen durch die Trinkwasserschutzzone IIIa der Wasserfassung Blumenthal und schneidet in Höhe des Naturschutzgebietes Eispohl/Sandwehen den Stauwasserhorizont einer Dünensandschicht über einer Grundmoräne an. Selbst mit erheblichem technischem und finanziellem Aufwand können die Beeinträchtigungen des Wasserhaushaltes in dem betroffenen Gebiet durch einen planfreien Neubau der B 74 nicht ausreichend vermindert werden. Hinzu kommen noch Probleme im Bereich der kreuzenden Straßen und Leitungen, für die ebenfalls keine zufrieden stellende Lösung gefunden werden konnte.

Variante Ia sieht bei sonst plangleicher Führung eine planfreie Unterführung der Farge-Vegesacker Eisenbahn vor. Die daraus entstehenden erheblichen Mehrkosten und der größere Eingriff werden im Vergleich zu den Varianten Ib und Ic nicht durch einen verbesserten Verkehrsablauf kompensiert, zudem würde der Anschluss des Gewerbegebietes Farge erschwert werden. Somit entfällt auch die Berücksichtigung dieser Variante.

Wenn auch bei den Varianten Ib und Ic erhebliche Eingriffe in Naturhaushalt und Landschaft nicht zu vermeiden sind, so wird jedenfalls ein flüssiger Verkehrsablauf für den übergeordneten Verkehr und Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erreicht. Beide Varianten kreuzen die Farge-Vegesacker Eisenbahn plangleich durch eine kombinierte signaltechnische Sicherung des Bahnüberganges und der Straßeneinmündung (BÜStrA). Dies ermöglicht den plangleichen Anschluss des Gewerbegebietes Farge. Bei Variante Ic wird durch zusätzliche restriktive Maßnahmen eine optimale Auslastung der B 74 und eine maximale Entlastung der Ortsdurchfahrt erreicht, wobei diese Maßnahmen allerdings auch zu Fahrtverlängerungen im Erschließungsverkehr führen.

Unter Abwägung der Ergebnisse der Untersuchungen zur Verkehrssicherheit, zum Verkehrsablauf, der Verbindungsqualität, der Umweltverträglichkeit sowie der Wirtschaftlichkeit wurde die Variante Ic ausgewählt. Es ist jedoch ohne weiteres möglich, zunächst die restriktiven Maßnahmen zurückzustellen und die Variante Ib auszuführen. Bei der Bemessung der B 74 werden die Auswirkungen der Restriktionen im untergeordneten Netz bei Variante Ic bereits berücksichtigt, auch wenn der Rückbau der alten B 74 erst später erfolgen sollte. Daher wird die bautechnische Bemessung der B 74 für die Variante Ic durchgeführt.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass der Vorhabensträger alle in Betracht kommenden Möglichkeiten untersucht hat und die Auswirkungen der Varianten sorgfältig gegeneinander abgewogen hat. Die gewählte Kombination von Variante Ib und Ic erreicht verkehrsplanerisch eine gute Zielerreichung bei einem noch vertretbaren und insbesondere ausgleichbaren Eingriff in die Belange von Mensch, Natur und Umwelt und ist auch unter finanziellen Aspekten akzeptabel.

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG). Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG).

Der Bedarf für den Ausbau der B 74 zwischen Kreinsloger und Farger Straße ist gegeben. Der Ausbau der B 74 zwischen Kreinsloger und Farger Straße ist im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen – Anlage zu Fernstraßenausbaugesetz vom 16. Oktober 2004 – ausgewiesen. Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt umfasst den Ausbau der B 74 zwischen Kreinsloger und Farger Straße. Dieser Bauabschnitt ist eine für sich allein verkehrswirksame Teilstrecke.

Nach Abwägung aller Gesichtspunkte unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit stellt die vorliegende Planung die verkehrlich sowie wirtschaftlich günstigste und städtebaulich verträglichste Lösung dar. Sie erfüllt alle Kriterien der Funktionserfüllung, der Straßenbau- und Straßenverkehrstechnik unter Beachtung der Umweltverträglichkeit, der Wirtschaftlichkeit und der städtebaulichen Integrität.

X

Immissionsschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG, 33 Abs. 4 BremLStrG).

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG).

Der Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm ist nach den verschiedenen, in der entsprechenden Reihenfolge zu beachtenden Stufen erfolgt.

Es ist bereits bei der Linienführung für den Ausbau der B 74 zwischen Kreinsloger und Farger Straße darauf geachtet worden, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben (§ 50 BImSchG).

Es wurde darüber hinaus den Anforderungen des § 41 BImSchG Rechnung getragen. Danach ist beim Bau oder bei der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen durch entsprechende Vorkehrungen sicherzustellen, dass hierdurch keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Die Anforderungen des § 41 BImSchG sind auf der Grundlage der 16. BImSchV konkretisiert worden, die u.a. Immissionsgrenzwerte festsetzt und das Verfahren zur Berechnung der Beurteilungspegel regelt. Die Beurteilungspegel der schalltechnischen Untersuchung (Ordner 2, Anlage 11), die als Grundlage der Entscheidung herangezogen worden sind, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Dem aktiven Lärmschutz ist nach der gesetzlichen Wertung regelmäßig der Vorrang vor dem passiven Lärmschutz einzuräumen. Beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße ist gem. § 41 Abs. 1 BImSchG sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG jedoch nicht, wenn die jeweilige Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck steht.

Soweit den Anforderungen des § 41 BImSchG nicht durch die Planung oder aktiven Schutzmaßnahmen Rechnung getragen werden kann, haben die betroffenen Eigentümer oder dinglich Berechtigten gegen die Vorhabensträgerin dem Grunde nach einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für notwendige Schallschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage (§ 42 BImSchG). Die insoweit betroffenen Gebäude ergeben sich aus der vg. Anlage 11 zu der schalltechnischen Unterlage. Über die Höhe der Entschädigung wird nicht im Planfeststellungsbeschluss entschieden. Art und Umfang der zu ersetzenden notwendigen Schutzmaßnahmen richten sich nach der 24. BImSchV.

Durch die in Betracht kommende Erstattung der aufgebrauchten Aufwendungen für notwendige passive Lärmschutzmaßnahmen wird der Schutz der Betroffenen vor schädlichen Lärmbeeinträchtigungen sichergestellt. Das Interesse der insoweit betroffenen Anlieger an einer unveränderten Lärmsituation muss hier im öffentlichen Interesse an einer Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zurücktreten.

In die Abwägung ist ferner eingeflossen, dass im Gegenzug durch das Vorhaben weite Teile der Wohnstraßen von erheblichen Lärmimmissionen durch die zu erwartenden Verlagerungseffekte entlastet werden.

Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches

Bei mehreren Grundstücken ist am Tage im Außenwohnbereich (Balkon oder Terrasse) eine Überschreitung des maßgebenden Immissionsgrenzwertes der 16. BImSchV festzustellen. Die insoweit betroffenen Gebäude ergeben sich aus der vg. Anlage 11 zu der schalltechnischen Unterlage.

Für den weder durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützten noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützbaren Außenwohnbereich hat der betreffende Eigentümer nach § 74 Abs. 2 S. 3 BremVwVfG einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Die Entschädigung wird im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach festgelegt. Die betragsmäßige Festlegung erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Entschädigungspflichtig ist die Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches. Der Bemessung der Entschädigung sind die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) des Bundesministers für Verkehr entsprechend zugrunde zu legen.

Schadstoffbelastung

Das geplante Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelung des § 74 Abs. 2 BremVwVfG. Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinn dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

XI

Grunderwerb

Das Vorhaben beansprucht vorübergehend oder dauernd Flächen in Privateigentum. Ein wesentlicher Anteil der betroffenen privaten Eigentümer hat ihre Flächen bereits an den Vorhabensträger veräußert.

Eine Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen hat ergeben, dass insofern zur Verwirklichung des im überwiegenden Allgemeinwohl liegenden Vorhabens die betroffenen privaten Belange der Eigentümer zurücktreten müssen. Die Inanspruchnahme von Privateigentum ist zur Durchführung des Vorhabens zwingend erforderlich. Die Eingriffe sind aber soweit als möglich auf ein Mindestmaß reduziert. Eine weitere Minderung ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeiten und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich.

Ein Ausgleich der widerstreitenden Belange erfolgt durch die vorgesehene Entschädigung nach dem bremischen Enteignungsgesetz.

Art und Höhe der Entschädigung werden im Planfeststellungsbeschluss nicht festgesetzt, sondern sind dem nachfolgenden Enteignungsverfahren vorbehalten.

XII

Gesamtabwägung

Der Plan für den Ausbau der B 74 zwischen Kreinsloger und Farger Straße war gemäß § 17 FStrG mit den verfügbaren Nebenbestimmungen festzustellen.

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.

Das Straßenbauvorhaben erfüllt im Straßennetz eine verkehrsmäßig sehr wichtige Verbindungsfunktion an das überörtliche Verkehrsnetz und trägt erheblich zu einer Entlastung des Wohnstraßennetzes bei.

Auch die Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffimmissionen in Teilen eines dicht besiedelten Wohnumfeldes gebietet die Umsetzung des Vorhabens Ausbau der B 74 zwischen Kreinsloger und Farger Straße. Dem steht nicht entgegen, dass in Teilbereichen die Lärm- und Schadstoffsituation geringfügig verschlechtert wird, da die Zunahme der Immissionspegel im zumutbaren Bereich liegt. Im Verhältnis zur Verbesserung der Gesamtsituation müssen hier die Interessen Einzelner hinter dem Gemeinwohl zurückstehen. Darüber hinaus besteht dem Grunde nach Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen. Während der Bauphase ist durch die verfügbaren Nebenbestimmungen sichergestellt, dass keine unzumutbaren Belastungen der Anwohner auftreten werden.

Dem naturschutzgesetzlichen Vermeidungs- und Verminderungsgebot bei Eingriffen sowie der Ausgleichspflicht unvermeidbarer Eingriffe wird durch der landschaftspflegerischen Begleitplanung und ergänzenden Regelungen Rechnung getragen.

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 verfügbaren 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 verfügbaren Nebenbestimmungen in sich ausgewogen ist. Angesichts der bestehenden dauernden Überbelastung der Haupt- und Sammelstraßen und der hieraus resultierenden hohen Belastung der zentralen Wohngebiete mit Verkehrsimmissionen und Schleichverkehren 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 besonders berücksichtigt worden.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen, Am Wall 201, 28195 Bremen, erhoben werden. Die Klageerhebung muss schriftlich erfolgen. Dabei ist zu beachten, dass sich vor dem Oberverwaltungsgericht jeder Beteiligte - Ausnahmen gelten für juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden (§67 Abs.1 Satz 3 VwGO) - durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen muss.

Die Klage wäre gegen den Senator für Bau und Umwelt als Oberste Landesstraßenbaubehörde, Referat 55, zu richten.

Der Ausbau der B 74 zwischen Kreinsloger und Farger Straße ist im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen – Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz vom 16. Oktober 2004 – ausgewiesen.

Gemäß § 17 Abs. 6a FStrG hat die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss für den Bau von Bundesfernstraßen, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden

Hinweis


Die unter I genannten Planunterlagen werden im Amt für Straßen und Verkehr, Herdentorsteinweg 49/50, 28195 Bremen, in der Zeit vom 05.09. bis einschließlich 19.09.2005 nach ortsüblicher Bekanntmachung ausgelegt. Sie können dort in Raum 421 (4. Etage) werktätlich von 9.00 – 12.00 Uhr, außerdem montags bis donnerstags von 14.00 bis 16.00 Uhr, freitags 14.00 bis 15.00 Uhr sowie nach telefonischer Verabredung unter Telefonnr.: 361-97 33 während der Auslegungszeit eingesehen werden.

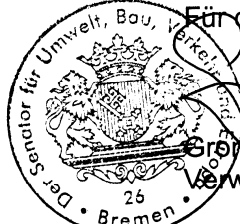
Gemäß § 74 Abs. 4 VwVfG gilt der Planfeststellungsbeschluss den Betroffenen, denen er nicht gesondert zugestellt wurde, mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt, d.h. bekannt gegeben.

Im Auftrag

LS

gez. Mitz

Für die Ausfertigung:

Groneberg
Verwaltungsamtfrau



The seal is circular with the text 'Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr' around the top and '26 Bremen' at the bottom. It features a central coat of arms.

Abkürzungsverzeichnis

AS	Anschlussstelle
BA	Bauabschnitt
BaumschutzVO	Baumschutz Verordnung
BBodSchG	BundesBodenSchutzGesetz
BBodSchV	BundesBodenSchutzVerordnung
BGBI.	BundesGesetzBlatt
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des BundesImmissions-SchutzGesetzes
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundes Natur-Schutz-Gesetz
BremNatSchG	Bremisches Natur-Schutz-Gesetz
BremVwVfG	Bremisches VerwaltungsverfahrenGesetz
BrWG	Bremisches Wassergesetz
dB(A)	Kennzeichen für <i>Dezibel</i> , dessen Wert mit der Frequenzbewertung „A“ ermittelt wurde (hier nach DIN 651 als „gehörlich“ anzunehmen)
EkrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
FNP	FlächenNutzungsPlan
FStrG	BundesFernStraßenGesetz
KrW-/AbfG	Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz
LAGA	LandesArbeitsGemeinschaftAbfall
LAI	Länderausschuss für Immissionsschutz, 1992
LBP	Landschaftspflegerischer Begleit-Plan
MKW	Mineralölkohlenwasserstoffe
üNN	über Normal Null
NO₂	Stickstoffdioxyd
NO_x	Stickstoffoxide
NSW	NiederSchlagsWasser
RAS - LP	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege
RAS - L	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Linienführung
RistWag	Richtlinien für Straßen in Wasserschutzgebieten
RLS 90	Richtlinien für Lärmschutz an Straßen
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Vorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVS	UmweltVerträglichkeitsStudie
VLärmSchR	VerkehrsLärmSchutzRichtlinie
VwGO	VerwaltungsGerichtsOrdnung
VwVfG	VerwaltungsverfahrenGesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz