



# Freie Hansestadt Bremen

Der Senator für Umwelt, Bau,  
Verkehr und Europa  
als Oberste Landesstraßenbaubehörde

## Planfeststellungsbeschluss

Planfeststellungsverfahren für den Neubau  
der 2. Stufe des III. Bauabschnittes der  
**Bundesautobahn A 281**  
im Abschnitt zwischen Merkurstraße  
und Stromer Landstraße

**Inhaltsverzeichnis**

<b>I</b>	<b>Verfügung</b>	Seiten	1 - 2
<b>II</b>	<b>Einwendungen Privater</b>	Seiten	3 - 17
<b>III</b>	<b>Beteiligung der Träger öffentlicher Belange</b>	Seiten	17 - 20
<b>IV</b>	<b>Wasserrechtliche Erlaubnis</b>	Seiten	20 - 21
<b>V</b>	<b>Befreiungen nach § 48 Bremisches Naturschutzgesetz (BremNatSchG)</b>	Seiten	21 - 22
<b>VI</b>	<b>Verträglichkeitsprüfung gemäß § 26 c BremNatSchG und § 34 BNatSchG</b>	Seiten	22 - 23
<b>VII</b>	<b>Auflagen und Nebenbestimmungen</b>	Seiten	23 – 30
<b>VIII</b>	<b>Begründung</b>	Seiten	30 – 31
<b>IX</b>	<b>Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit</b>	Seite	31
<b>X</b>	<b>Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG</b>	Seiten	32 – 42
<b>XI</b>	<b>Linienführung/Alternativenprüfung</b>	Seite	43
<b>XII</b>	<b>Immissionsschutz</b>	Seiten	43 – 44
<b>XIII</b>	<b>Grunderwerb</b>	Seite	45
<b>XIV</b>	<b>Gesamtabwägung</b>	Seite	45
	<b>Rechtsbehelfsbelehrung</b>	Seite	46
	<b>Abkürzungsverzeichnis</b>		



Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa  
Ansgaritorstr. 2, 28195 Bremen

Auskunft erteilt  
Frau Groneberg/Herr Andrae

Dienstgebäude:  
Obernstraße 39/43

Zimmer 514

T 0421 361-9733/59427

F 0421 15129

E-mail

[Heike.Groneberg@bau.bremen.de](mailto:Heike.Groneberg@bau.bremen.de)

[Heinz.Andrae@bau.bremen.de](mailto:Heinz.Andrae@bau.bremen.de)

Datum und Zeichen  
Ihres Schreibens

Mein Zeichen 671-70-02/21a  
(bitte bei Antwort angeben)  
50-4/50-5

Bremen, 24. September 2007

# Ausfertigung

## Planfeststellungsbeschluss

### **für den Neubau der Bundesautobahn A 281, Bauabschnitt 3/2 im Abschnitt zwischen Merkurstraße und Stromer Landstraße**

#### I

**Die Planunterlagen** für den Neubau der Bundesautobahn A 281, Bauabschnitt 3/2 im Abschnitt zwischen Merkurstraße und Stromer Landstraße **werden** gemäß § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Neufassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), in Verbindung mit den §§ 72 ff Bremisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BremVwVfG) in der Neufassung der Bekanntmachung vom 9.5.2003 (BremGBI. S. 219) geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 18.10.2005 (BremGBI. S. 547), einschließlich der Folgemaßnahmen mit den Änderungen und Ergänzungen (Blaueintragungen) in den Planunterlagen unter folgendem Vorbehalt **festgestellt**.

#### Vorbehalt:

Sollte der für die Herstellung und Unterhaltung der Ersatzmaßnahme E K-1 (Kreuzdeich) erforderliche wasserrechtliche Planfeststellungsbeschluss mit Beginn der Verfüllung des alten Mühlenhauser Fleets nicht rechtsbeständig sein, dann hat der Vorhabenträger im Einvernehmen mit der Naturschutzbehörde die erforderliche Kompensation unverzüglich in anderer, geeigneter Form sicher zustellen.

#### Im Wesentlichen handelt es sich um folgende ÄNDERUNGEN:

- Korrekturen, Änderungen und Ergänzungen der Flurstücksdaten (Ordner 1, Unterlage 7 und Ordner 5, Unterlage 14)
- Ergänzung eines Unterhaltungsweges vom Meentheweg zum neuen Wehr 1 (geringfügige Änderungen in allen Ordnern - neben der zeichnerischen Darstellung des Weges ergibt sich in der Bilanzierung der Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen eine Verschiebung von 0,18 ha, die zugunsten der Anlage des Weges „Wirtschafts-/Schotterwege“ bei den geplanten „Ruderalfluren“ entfallen)
- Ergänzung des Verbindungsweges zum Halmer Weg (Ordner 1, Unterlage 7, Blatt 1a, Ordner 2, Unterlage 10, Blatt 2, Ordner 5, Unterlage 14, Blatt 1a)
- Verbreiterung der Rampe zum Steertgrabensweg auf 3 m (Ordner 1, Unterlage 7, Blatt 1a und Ordner 2, Unterlage 10, Blatt 2, lfd. Nr. 1.4)
- Ergänzung einer TK-Linie (Ordner 1, Unterlage 7, Blatt 2a und Ordner 2, Unterlage 10, Blatt 9)
- Ergänzung der Planfeststellungsgrenzen der IBE Seehausen (Ordner 1, Unterlage 7, Blatt 1a)

- Änderung von Durchlasshöhen zu Unterhaltungszwecken (Ordner 2, Unterlage 10, Seiten 11 und 12, lfd. Nrn. 4.1 und 5.1)
- Korrektur im Bauwerks-Verzeichnis hinsichtlich Eigentum und Unterhaltung eines Durchlasses (Ordner 2, Unterlage 10, Blatt 15, lfd. Nr. 6.4)

### Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Ordner	Anlage	Bezeichnung	Maßstab
1	1	Erläuterungsbericht <i>mit Blaeintragungen</i>	-
	1a	Allgemein verständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG <i>mit Blaeintragungen</i>	
	2	Übersichtskarte	1:50.000
	3	Übersichtslageplan <i>mit Blaeintragungen</i>	1:5.000
	4	Übersichtshöhenpläne	1:5.000/500
	5	entfällt	
	6	Straßenquerschnitte	1:50
	7	Technische Lagepläne <i>mit Blaeintragungen</i>	1:1.000
2	8	Höhenpläne Durchgehende Strecke / Merkurstraße/Rampen/Stromer Landstraße	1:1.000/100
	9	Besondere Querschnitte	1:100
	10	Bauwerksverzeichnis <i>mit Blaeintragungen</i>	
	11	Schalltechnische Untersuchung	
	11.0	Übersichtskarte	1:25.000
	11.1	Erläuterungsbericht	
	11.2	Berechnungsunterlagen	
	11.3	Schalltechnischer Übersichtslageplan	1:5.000
11.4	Schalltechnischer Lageplan	1:2.000	
3	12	Landschaftspflegerischer Begleitplan(LBP)/Freiraumplanung/ Umweltverträglichkeitsprüfung(UVP)	
	12.1	Textliche Erläuterungen LBP/Freiraumplanung <i>mit Blaeintragungen</i>	
	12.2	Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne <i>mit Blaeintragungen</i>	1:2.000
	12.3	Landschaftspflegerische Maßnahmenpläne <i>mit Blaeintragungen</i>	1:2.000
	12.4	Freiraumplanung <i>mit Blaeintragungen</i>	1:1.000
	12.5	Gutachtliche Stellungnahme und Einvernehmensklärung der Naturschutzbehörde gemäß § 13 BremNatSchG	
4	12.6	FFH Verträglichkeitsprüfung - EU-VSG „Niedervieland“ <i>mit Blaeintragungen</i>	
	12.7	FFH Verträglichkeitsprüfung - FFH-Gebiet „Niedervieland-Stromer Feldmark“	
	12.8	Umweltverträglichkeitsstudie <i>mit Blaeintragungen</i>	
	12.9	Baumkataster	
	13	Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen	
	13.1	Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen	
	13.2	Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen	
	13.3	Übersichtslageplan für die wasserwirtschaftliche Untersuchung	1:2.500
	13.4	Lagepläne Entwässerungsmaßnahmen	
	13.5	Höhenpläne Entwässerungsmaßnahmen	
13.6	Mühlenhauser Fleet und Ausgleichsmaßnahmen		
5	14	Grunderwerb	
	14.1	Grunderwerbspläne <i>mit Blaeintragungen</i>	1:1000/2000
	14.2	Grunderwerbsverzeichnis <i>mit Blaeintragungen</i>	
	15	Sonstige Unterlagen	
	15.2	Leitungspläne <i>mit Blaeintragungen</i>	1:1.000/500

## II

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens sind folgende private Einwendungen sowie Einwendungen folgender anerkannter Naturschutzverbände und sonstiger anerkannter Vereinigungen gegen das Planfeststellungsverfahren erhoben worden.

1. Wilken Köhler sen.
2. Wilken Köhler jun. und RA Dr. Giesen (RAe Lauprecht) für Wilken Köhler jun.
3. Inge Weiß-Pawlik und Dr. Peter-Michael Pawlik
4. RA Giebeler (RAe Muth, Contu, Giebeler) für Dieter Horstmann
5. Gesamtverband Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V. (GNUU e.V.) Bremen
6. Landesjägerschaft Bremen e.V.

Über die erhobenen Einwendungen wird wie folgt entschieden:

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

### **Zu 1:**

Herr Wilken Köhler sen. macht folgende Einwendungen geltend:

#### **1. Vermehrte Immissionsbelastungen für die Häuser Stromer Landstraße 9, 10 und 11**

Nach den schalltechnischen Berechnungen (Ordner 2, Unterlage 11) werden durch den geplanten Bau der A 281 BA 3/2 an zwei Gebäuden, Stromer Landstraße 7 und 10, die Immissionsgrenzwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht überschritten.

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 26.09.2002, zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 18.12.2006, in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12.06.1990, zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 19.09.2006. 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. Beim Neubau der Autobahn 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.

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze wurde vom Vorhabenträger kein aktiver Schallschutz geplant, da die von der A 281 BA 3/2 ausgehenden Verkehrslärmemissionen an den zu schützenden Wohngebäuden entlang der Stromer Landstraße und der Wiedbrokstraße, mit Ausnahme der Gebäude Stromer Landstraße Nr. 7 und 10, die nutzungsspezifischen Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV nicht überschreiten.

Die betroffenen Gebäude Stromer Landstraße Nr. 7 und 10 haben daher dem Grunde nach Anspruch auf Objektschutzmaßnahmen gemäß § 42 BImSchG, da nach § 41 (2) die Kosten für aktiven Schallschutz außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen.

Eine Anspruchserhebung ist außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabenträger zu regeln.

#### **2. Entstehende Bewirtschaftungsnachteile durch Flächeninanspruchnahme aufgrund der Baumaßnahme**

Gemäß landwirtschaftlichem Gutachten vom 18.05.2007 (Dr. Gernot Lingens & Kollegen Twistringern) und eigener Aussage von Herrn Köhler sen., lebt Herr Köhler sen. im Ruhestand und hat die entsprechenden Flächen an seinen Sohn, Wilken Köhler jun., verpachtet. Die geltend gemachten Bewirtschaft-

tungseinbußen können somit, wie im vg. Gutachten bestätigt, lediglich als Minderung der Pachteinahmen berücksichtigt werden. Die daraus unter Umständen abzuleitenden Entschädigungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses und außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabenträger zu regeln.

### **3. Die praktizierte Milchwirtschaft gerät in Schwierigkeiten. Eine Betriebsumstellung auf Biomilchwirtschaft ist aufgrund der geplanten Autobahn ausgeschlossen**

Gemäß landwirtschaftlichem Gutachten vom 18.05.2007 (Dr. Gernot Lingens & Kollegen, Twistringern) wurde bezüglich der Umstellung auf ökologische Wirtschaftsweise im Jahr 2001 eine Befragung der wichtigsten deutschen Anbauverbände des ökologischen Landbaus durchgeführt. Die Befragung hat ergeben, dass die meisten Verbände keine Abstandsauflagen zu Fern- und sonstigen Straßen ausweisen, sondern Einzelfallentscheidungen in Abhängigkeit von der Verkehrsdichte, der Topografie, der Hauptwindrichtung etc. durchführen. Ein Leitfaden des Biolandverbandes zur Problematik Schadstoffbelastung an vielbefahrenen Straßen geht davon aus, dass in 25 m Entfernung von der Straße die Belastung in der Regel unbedenklich ist. Der Forschungsring für biologisch dynamische Wirtschaftsweisen e.V. geht sogar davon aus, dass nach 10 m Entfernung von der Trasse die Belastung drastisch abnimmt. Wenn zusätzlich an der Trasse noch eine Böschung oder ein Graben vorhanden ist, werden diese Belastungsabstände schnell erreicht. Bei Nichtvorhandensein von Gräben und Böschungen sollte ein Randstreifen verbleiben oder eine Hecke angelegt werden. Einzig die Vereinigung Ökologischer Landbau nennt für den Gemüseanbau explizit Abstandsauflagen.

Zusammenfassend kann daher davon ausgegangen werden, dass Abstandsauflagen zu vielbefahrenen Straßen für Futterbaubetriebe, wie den von Herrn Köhler jun., derzeit nicht relevant sind. Außerdem würden die Böschung, die Biotopflächen und die Grabenbreite Mühlenhauser Fleet die von Herrn Köhler jun. bewirtschafteten Flächen schützen. Mithin wäre durchaus eine Betriebsumstellung auf Biomilchwirtschaft möglich.

### **4. Als Alternative soll die geplante Trasse im Bereich Merkurstraße durch das GVZ verlaufen. Eine Anbindung der Gewerbegebiete sollte durch eine Untertunnelung erfolgen**

Durch die zuständigen Fachbehörden der Freien Hansestadt Bremen wurden im Vorfeld der Straßenplanung mehrere Trassenvarianten untersucht und die jetzige Trassenlage weitgehend fixiert. Entsprechende Darstellungen sind im Flächennutzungsplan 1983 der Stadtgemeinde Bremen enthalten. Diese Linienführung wird mit dem Flächennutzungsplan von 2001 bestätigt. Diese im Flächennutzungsplan Bremens festgelegte, vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) linienbestimmte und auch dafür freigehaltene Trasse südlich vom GVZ war und ist vor dem Hintergrund dieser Festlegung Grundlage aller bisher durchgeführten Planungen. Durch die Realisierung der A 281 soll eine leistungsfähige Autobahneckverbindung zwischen der A 27 und der A 1 hergestellt werden. Hierzu bedarf es eines vierstreifigen Autobahnquerschnitts, auf dem der schnell fahrende Fernverkehr störungsfrei abgewickelt werden kann. Somit sind nur an den verkehrlich notwendigen Stellen Anschlussstellen zulässig. Eine Abwicklung des regionalen Verkehrs und eine Erschließung von Grundstücken muss daher über das nachgeordnete Netz, dem städtischen Netz erfolgen (z.B. Merkurstraße). Dementsprechend ist eine Trassierung innerhalb des GVZ nicht möglich. Die Erschließung der GVZ-Grundstücke ist auf die Merkurstraße ausgerichtet.

### **5. Durch den Trassenverlauf im Bereich Merkurstraße durch das GVZ würden Kosten eingespart, da bereits zwei Fahrspuren vorhanden sind, die Trasse kürzer ist und es wären keine Landkäufe erforderlich. Ebenfalls könnten durch die Trassenwahl Merkurstraße größere Sandbewegungen entfallen**

Bei einem angedachten Verlauf der A 281 BA 3/2 durch das GVZ im Bereich der Merkurstraße würde sich die Länge der Trasse reduzieren. Eine Mitbenutzung der bestehenden Straße im GVZ bringt in der Summe keinen entscheidenden Kostenvorteil, da die geplante A 281 vom Straßenquerschnitt und vom Straßenaufbau her eine höhere Verkehrsbelastung aufnehmen muss und sicherheitstechnische Vorgaben einer Autobahn erfüllen müsste. Bedingt durch die höhere Verkehrsbelastung müsste der vorhandene Aufbau der bestehenden Straße zurückgebaut und neu dimensioniert werden. Hinzu käme eine zusätzliche Verbreiterung des Straßenquerschnitts. Durch diese Verbreiterung würde ebenfalls zusätzlicher Grunderwerb erforderlich werden. Für diesen fiktiven Ausbau können auch größere Sandbewegungen nicht ausgeschlossen werden. Wie aber bereits aus den unter Punkt 4 genannten Gründen hervorgeht, ist diese Variante nicht durchführbar.

## **6. Die Verlegung des Mühlenhauser Fleets wäre durch den Trassenverlauf im Bereich Merkurstraße nicht notwendig**

Ein fiktiver Trassenverlauf der A 281 BA 3/2 durch das GVZ ist natürlich ohne Verlegung des Mühlenhauser Fleets durchführbar. Wie aber unter Punkt 4 und 5 ausgeführt, ist die Variante Führung der Autobahn durch das GVZ nicht möglich. Durch die zuständigen Fachbehörden der Freien Hansestadt Bremen wurden im Vorfeld der Straßenplanung mehrere Trassenvarianten untersucht und die jetzige Trassenlage auf dem Freihaltekorridor entlang des GVZ-Grabens weitgehend fixiert. Entsprechende Darstellungen sind im Flächennutzungsplan 1983 der Stadtgemeinde Bremen enthalten. Diese Linienführung wird mit dem Flächennutzungsplan von 2001 bestätigt. Diese Linienführung bedingt eine Verlegung des Mühlenhauser Fleets.

## **7. Das Schutzgut Natur fände bei einem Trassenverlauf durch das GVZ mehr Beachtung**

Der geplante Bau der A 281 BA 3/2 mit seinen Auswirkungen auf Natur, Mensch und Landschaft wurde im landschaftspflegerischen Begleitplan (Ordner 3, Unterlage 12) und in der Umweltverträglichkeitsstudie (Ordner 4, Unterlage 12.8) ausführlich und umfassend untersucht und bewertet.

Der landschaftspflegerische Begleitplan beinhaltet neben der Ermittlung und Bilanzierung erheblicher Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes einschließlich seines Erholungswertes gemäß §11 des Bremischen Naturschutzgesetzes, die Planung und Darstellung der erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung und zur Kompensation dieser Eingriffe in Natur und Landschaft. Die Umweltverträglichkeitsstudie hingegen ermittelt, beschreibt und beurteilt die vorhandene Umwelt und ihre Bestandteile, sowie die Projektwirkung und Auswirkungsprognose für den geplanten Bau der A 281 BA. 3/2. Hiernach erfolgt in der Studie die Beschreibung der Maßnahmen, mit denen erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt vermieden, vermindert oder kompensiert werden können.

Aus diesen vg. Unterlagen ist erkennbar, dass durch die geplanten Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die vom Bauabschnitt 3/2 der A 281 beeinträchtigten Werte und Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes vollständig kompensiert werden können. Die Frage, ob das Schutzgut Natur bei einem Trassenverlauf durch das GVZ mehr Beachtung finden würde, ist nicht von Bedeutung, da, wie bereits ausführlich dargestellt, ein Trassenverlauf im GVZ nicht möglich ist und die Eingriffe für die gewählte Variante vollständig kompensiert werden können.

**Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.**

### **Zu 2:**

#### Herr Wilken Köhler jun.

Herr Wilken Köhler jun. hat eine Einwendung erhoben, die er nachweislich am 03.01.2007 als Einschreiben an den Senator für Bau, Umwelt und Verkehr abgesandt hat, Eingang dort war der 04.01.07. Nach Eingang der Einwendung von Herrn Wilken Köhler jun. bei der Anhörungsbehörde mit Datum vom 04.01.2007 wurde dem Einwender mit Datum vom 06.02.2007 mitgeteilt, dass die Einwendungsfrist am 03.01.2007 abgelaufen war und die vorgebrachten Belange nicht mehr berücksichtigt werden können. Herr Wilken Köhler jun. erwidert in einem Telefongespräch, er sei überzeugt gewesen, das Datum des Poststempels sei entscheidend und seine Einwendung mithin rechtzeitig.

Hiernach lässt sich der Einwender, Herr Köhler jun., rechtsanwaltlich durch Herrn RA Dr. Giesen vertreten. Mit Schriftsatz vom 13.02.2007, Eingang bei der Anhörungsbehörde am 23.02.2007, wiederholt Dr. Giesen die vorgebrachten Belange von Herrn Köhler jun. mit dem Hinweis, dass eine Präklusion in diesem Fall nicht eingetreten sei, da in der amtlichen Bekanntmachung über die Auslegung von Planunterlagen auf den Fristablauf nicht ordnungsgemäß hingewiesen wurde. Im Weser Kurier vom 16.11.2007 heißt es, dass die Einwendungsfrist am 03.01.2006 endet, somit schon, bevor die Auslegung überhaupt stattgefunden hat. Richtig wäre, dass die Einwendungsfrist am 03.01.2007 endet. Der Hinweis auf den Fristablauf war nicht ordnungsgemäß, und somit sei eine Präklusionswirkung nicht eingetreten. Demgemäß bittet Herr Dr. Giesen, die Mitteilung der Präklusion zurückzunehmen und zu bestätigen sowie um Einladung zum Erörterungstermin. Hilfsweise wird die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand beantragt.

In Würdigung der Gesamtsituation gewährt die Planfeststellungsbehörde Herrn Wilken Köhler jun. die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand von Amts wegen (§ 32 (4) BremVwVfG). Sein Vorbringen ge-

genüber der Anhörungsbehörde, er sei davon überzeugt gewesen, das Datum des Poststempels sei für die Fristwahrung ausreichend, erscheint glaubwürdig. An einen Privaten, der noch dazu in seinem Grundrecht auf Eigentum und Ausübung eines landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebes von der geplanten Maßnahme betroffen ist, können keine hohen Anforderungen hinsichtlich der Voraussetzungen zur Einhaltung von Fristen gestellt werden. Herr Wilken Köhler jun. hat die Einwendung unverzüglich nachgeholt (§ 32 (2) BremVwVfG), - im Bewusstsein einer fristgemäßen Handlung.

Eine Entscheidung über die Anträge von RA Dr. Giesen erübrigt sich mithin, sie sind durch die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde gegenstandslos.

Die Einwendung ist daher als fristgerecht eingelegt zu betrachten.

### **Einwendungen:**

Herr Wilken Köhler jun. macht folgende Einwendungen geltend:

#### **1. Die von der Planung A 281 BA 3/2 in Anspruch genommenen Flächen sind für die Aufrechterhaltung der Existenz des Betriebes unbedingt notwendig**

Durch die geplante Autobahn 281 BA 3/2 zwischen Merkurstraße und Stromer Landstraße ist der Vollerwerbsbetrieb des Einwenders betroffen. Gemäß landwirtschaftlichem Gutachten vom 27.06.2007 (Dr. Gernot Lingens & Kollegen Twistringern) werden ca. 2,6654 ha oder 1,9% der Gesamtfläche dem Betrieb entzogen. Die Gesamtfläche von 138,6692 ha setzt sich zusammen aus Eigenland und Pachtflächen. Wird nur die Eigenlandfläche, einschließlich der Fläche von Herrn Köhler sen. zu Grunde gelegt, ergibt sich eine Flächenminimierung von 5,4% bei einem Ansatz von 2,6654 ha Entzug. Ausgehend von der IST-Situation, bei der 138,52 ha Landfläche (LF) berücksichtigt werden, verbleibt bei einem Flächenentzug von 2,67 ha noch eine SOLL-Situation von 135,85 ha LF. Hierdurch besteht die Gefahr, dass der Vollerwerbsbetrieb des Einwenders in der Existenz gefährdet wird, da dieser auf die derzeitige Bewirtschaftungsform angewiesen ist.

Eine Existenzgefährdung ist nur bei schwerwiegenden Eingriffen zu befürchten. In normalen Betrieben gilt als Faustregel für die Prüfung einer Existenzgefährdung, dass erst bei einem Flächenentzug von > 5% der landwirtschaftlichen Fläche eintritt.

Beim Vollerwerbsbetrieb Köhler zeigt sich jedoch, dass dieser in großem Maße auf die arrondierten Flächen am Hof angewiesen ist, weil aufgrund der Extensivierungsmaßnahmen der übrigen Flächen nur diese hofnahen Flächen für die Gülleausbringung genutzt werden können, die Futterqualität der extensiven Flächen nicht den Ansprüchen der Milchproduktion genügt und die hofnahen arrondierten Flächen als besonders kostengünstige Futterflächen zur Verfügung stehen, da hier eine Beweidung mit sehr geringem Aufwand möglich ist. Ein weiterer Aspekt ist, dass die Hofnähe der Entzugflächen unwiederbringlich verloren geht. Selbst wenn Ersatzflächen gefunden werden, sind diese nur über eine öffentliche Straße (Stromer Landstraße) zu erreichen. Dies führt zu zusätzlichen Kosten, die vom Betrieb getragen werden müssen. Eine betriebliche Entwicklung wird dadurch weiter eingeschränkt.

Zusammenfassend bleibt, wie im landwirtschaftlichen Gutachten auf Seite 38 ausgeführt, festzustellen: - nach den Berechnungen ist der landwirtschaftliche Vollbetrieb von Herrn Köhler jun. in der IST-Situation existenzfähig,

- sich durch den Landentzug das Einkommen aber soweit vermindert, dass reine Nettoinvestitionen nicht mehr möglich sind und der Betrieb somit langfristig nicht mehr existenzfähig ist.

Durch den Landentzug wird der Betrieb von Herrn Köhler jun. in seiner Existenzfähigkeit bedroht.

In der Abwägungsentscheidung, auch im Hinblick darauf, dass es sich in diesem Fall um einen Eingriff in ein grundrechtlich geschütztes Eigentum im Sinne des Grundgesetzes Artikel 14 handelt, sowie die Gefährdung eines ausgeübten Gewerbebetriebes, wird dem Vorhabenträger auferlegt, sich außerhalb des Planfeststellungsverfahrens mit dem Einwender entschädigungsmäßig so zu vergleichen, dass eine Existenzgefährdung des Betriebes abgewendet wird. Mögliche Maßnahme zur Reduzierung der Existenzgefährdung wäre primär die Bereitstellung von landwirtschaftlichen Flächen als Ersatz für die entzogenen Eigentumsflächen oder die Abwendung der Existenzgefährdung durch monetäre Zahlungen.

Der Vorhabenträger hat sich, seitdem er von den Beeinträchtigungen des Betriebes des Einwenders erfuhr, intensiv um eine Lösung des Problems im Sinne des Einwenders bemüht. Es wurde versucht, nach Möglichkeit Ersatzflächen für den Ausgleich zu finden. Dieses war jedoch nicht durchführbar, weil

die in Frage kommenden Flächen rechtskräftig für andere Maßnahmen bereits als Ausgleichsflächen festgesetzt sind oder sich in privater Hand befinden. Ferner wurde versucht, auch im Umfeld des Hofes neue Flächen für eine Bewirtschaftung durch den Einwender zu finden. Aber auch dieses führte zu keinem Erfolg. Der Vorhabenträger hat daher zusammenfassend glaubhaft gemacht, dass er keine Möglichkeiten mehr gesehen hat, die Beeinträchtigungen des Betriebes geringer zu halten. Der Einwender ist, wie bereits ausgeführt, in einem nachgeordneten Verfahren zu entschädigen. Entschädigungsansprüche und deren Regelungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

## **2. Eine Umstellung auf ökologische Wirtschaftsweise ist aufgrund geltender Richtlinien nicht möglich, da Flächen in Autobahnnähe nicht zur Milcherzeugung genutzt werden können**

Gemäß landwirtschaftlichem Gutachten vom 27.06.2007 (Dr. Gernot Lingens & Kollegen, Twistringern) wurde bezüglich der Umstellung auf ökologische Wirtschaftsweise im Jahr 2001 eine Befragung der wichtigsten deutschen Anbauerverbände des ökologischen Landbaus durchgeführt. Die Befragung hat ergeben, dass die meisten Verbände keine Abstandsaufgaben zu Fern- und sonstige Straßen ausweisen, sondern Einzelfallentscheidungen in Abhängigkeit von der Verkehrsdichte, der Topografie, der Hauptwindrichtung etc. durchführen. Ein Leitfaden des Biolandverbandes zu der Problematik Schadstoffbelastung an vielbefahrenen Straßen geht davon aus, dass in 25 m Entfernung von der Straße die Belastung in der Regel unbedenklich ist. Der Forschungsring für biologisch dynamische Wirtschaftsweisen e.V. geht sogar davon aus, dass nach 10 m Entfernung von der Trasse die Belastung drastisch abnimmt. Wenn zusätzlich an der Trasse noch eine Böschung oder ein Graben vorhanden ist, werden diese Belastungsabstände schnell erreicht. Bei Nichtvorhandensein von Gräben und Böschungen sollte ein Randstreifen verbleiben oder eine Hecke angelegt werden. Einzig die Vereinigung Ökologischer Landbau nennt für den Gemüseanbau explizit Abstandsaufgaben. Zusammenfassend kann daher davon ausgegangen werden, dass Abstandsaufgaben zu vielbefahrenen Straßen für Futterbaubetriebe, wie den von Herrn Köhler jun., derzeit nicht relevant sind. Außerdem würden die Böschung, die Biotopflächen und die Grabenbreite Mühlenhauser Fleet die von Herrn Köhler jun. bewirtschafteten Flächen schützen. Mithin wäre durchaus eine Betriebsumstellung auf Biomilchwirtschaft möglich.

## **3. Durch die geplante Flächeninanspruchnahme ist eine wirtschaftliche Nutzung aufgrund der Größe und des Zuschnitts der Restflächen nicht mehr möglich**

Durch den geplanten Neubau der A 281 BA 3/2 werden Flurstücke angeschnitten.

Betroffen sind die Eigentumsflächen von Herrn Köhler jun. mit der Flurstücksbezeichnung Nr. 3/7, 3/9, 6/4, 6/6, 9/4, 9/6, 19/7 und 19/9, alle Flur 114, sowie Flst. Nr. 41/2 und 41/16 der Flur 116. Außerdem werden Flurstücke von Herrn Köhler sen. mit der Flurstücksbezeichnung Nr. 22/11, 22/26, 26/3, 26/14 und 26/15, alle Flur 116, angeschnitten. Die Flurstücke von Herrn Köhler sen. wurden durch Herrn Köhler jun. angepachtet. Die darüber hinaus bewirtschafteten angeschnittenen Pachtflächen werden nicht berücksichtigt, weil für diese Flächen keine langfristigen Pachtverträge bestehen. Es ist richtig, dass diese angeschnittenen Flächen zu Mehrkosten und Mindererträgen, die den Gewinn reduzieren, führen (Landwirtschaftliches Gutachten Dr. Gernot Lingens & Kollegen vom 27.06.2007). Ein eventueller Ausgleich muss aufgrund der verschiedenen Flurstücke (Zuschnitt) schlagbezogen betrachtet werden.

Sich daraus unter Umständen ableitende Entschädigungsansprüche und deren Regelungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und in einem nachgeordneten Verfahren zu regeln.

## **4. Die Vorhaltetrasse für die A 281 BA 3/2 am GVZ wird landwirtschaftlich genutzt und muss bei Wegfall der Nutzung innerbetrieblich kompensiert werden, sofern keine Zupachtmöglichkeiten bestehen**

Für die Freihaltefläche für die Trasse der geplanten A 281 BA 3/2 sowie für die vorübergehend durch Herrn Köhler genutzten Flächen der Stadtgemeinde Bremen liegen keine langfristigen Nutzungsberechtigungen vor. Obwohl diese Flächen vom Flächenentzug und Anschneidungen betroffen sind, können die hieraus resultierenden Schäden daher nicht veranschlagt werden. Sollten vom Einwender trotz der vorübergehenden Nutzungen der Pachtflächen unter Umständen Entschädigungsansprüche abgeleitet werden, sind deren Regelungen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern einem nachgeordneten Verfahren vorbehalten.

## **5. Warum wusste man damals nicht, wie breit eine Autobahn ist?**

Schon frühzeitig wurden durch die zuständigen Fachbehörden der Freien Hansestadt Bremen Planungen für die A 281 BA 3/2 vorgenommen und die Trassenlage weitgehend fixiert. Entsprechende Darstellungen sind bereits 1983 im Flächennutzungsplan der Stadtgemeinde Bremen enthalten. Diese Linienführung wurde mit dem Flächennutzungsplan vom Mai 2001 bestätigt.

Südlich des GVZ wurde dabei ein Freihaltekorridor von ca. 33,0 m zwischen dem Entwässerungsgraben SÜD (GVZ-Graben) auf der Nordseite und dem Mühlenhauser Fleet auf der Südseite definiert.

Im Rahmen der Aufstellung des RE-Entwurfs wurde festgestellt, dass die örtlich gegebenen Abmessungen des Freihaltekorridors unter Berücksichtigung der vielfältigen Anforderungen und vorhandenen Zwangspunkte (vorhandene Ausgleichsflächen, 110 kV-Leitung, Entwässerungsgraben Süd, Güterverkehrszentrum etc.) nicht ausreichend für den notwendigen Straßenquerschnitt waren. Das Ziel, die kostenaufwändige Verlegung des Mühlenhauser Fleets zu vermeiden, konnte bei der weiteren Planung nicht erreicht werden.

#### **6. Wieso führt eine Autobahn in einem Vogelschutzgebiet zu keiner Beeinträchtigung?**

Die geplante Autobahn führt unstrittig zu Beeinträchtigungen im Vogelschutzgebiet. Diese Beeinträchtigungen wirken sich aber nicht erheblich auf die Schutz- und Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes aus. Dies ist ausführlich in Unterlage 12.6, Ordner 4 ermittelt und dargestellt.

Die Planung verstößt nicht gegen das Schutzregime der Vogelschutzrichtlinie und der FFH-Richtlinie. In der Unterlage 12.6 und 12.7, Ordner 4 sind die Auswirkungen des geplanten Projektes auf das Gebietsschutzregime des EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ und das FFH-Gebiet „Niedervieland - Stromer Feldmark“ detailliert ermittelt und bewertet. Im Ergebnis wird festgestellt, dass sich durch das geplante Projekt keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes und des FFH-Gebietes ergeben (siehe Kap. 9 der jeweiligen Unterlage).

Dieses Ergebnis wird im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung gemäß § 26 c BremNatSchG und § 34 BNatSchG durch die zuständige Behörde mit Schreiben vom 12. Mai 2006 bestätigt. Das Schreiben ist als Anlage zu Unterlage 12.7, Ordner 4 Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen (siehe auch Stellungnahme des SBUV, Fachbereich Umwelt vom 12.02.2007). Dort wird auf Seite 4 ausgeführt, dass entsprechend den Ergebnissen der Verträglichkeitsprüfung gemäß § 26 c BremNatSchG und § 34 BNatSchG der Neubau der A 281 BA 3/2 unter Berücksichtigung der im LBP und der Einvernehmenserklärung dargestellten Minderungsmaßnahmen zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele der Natura-2000 Gebiete führt.

#### **7. Warum wird insbesondere auf städtischen Flächen die Verlegung des Fleets mit sehr geringem Flächenverbrauch vorgenommen?**

Die Flächeninanspruchnahme durch Trasse und Verlegung des Mühlenhauser Fleetes wurde auf das notwendige Mindestmaß reduziert. Hierbei waren die bestehenden Ausgleichsflächen (Dreiecksflächen) sowie der GVZ-Grenzgraben zwingend zu berücksichtigen. Der Querschnitt des Mühlenhauser Fleetes ist aus Gründen der hydraulischen Leistungsfähigkeit als Hauptvorfluter der Stromer Feldmark und Vorflut für das Woltmershauser Mittelkampffleet erforderlich und kann nicht wesentlich eingeschränkt werden. Die Nachweise hierüber sind in Unterlage 13.6, Ordner 4 enthalten. Der geplante Querschnitt ist gegenüber dem Bestandsquerschnitt des Mühlenhauser Fleetes schon reduziert. Unterschiedliche Querschnittsgestaltungen und Flächenansprüche auf städtischen und privaten Flächen sind nicht vorgesehen.

#### **8. Wie wird mit Zahlungsansprüchen, die durch Flächeninanspruchnahmen aktiviert werden, umgegangen?**

Der Grunderwerb für den geplanten Ausbau der A 281 BA 3/2 wird nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt, sondern ist Gegenstand eines nachgeordneten Ankaufverfahrens. Der Ankauf basiert aber auf dem planfestgestellten Grunderwerbsverzeichnis und dem Grunderwerbsplan. Die Höhe der Entschädigungszahlungen wird durch ein vom Vorhabenträger zu beauftragendes Wertgutachten ermittelt.

#### **9. Warum bleiben bei einer Umweltverträglichkeitsstudie die wirtschaftenden landwirtschaftlichen Betriebe unberücksichtigt?**

Die Aufgabe der Umweltverträglichkeitsstudie besteht nach § 26 c BremNatSchG und § 34 BNatSchG darin, die Auswirkungen eines Projektes auf die Schutz- und Erhaltungsziele des Natura-2000-Gebietes (FFH-Gebiete oder Vogelschutzgebiete) zu untersuchen. Hierbei sind entsprechend der rechtlichen Vorgaben der Vogelschutzrichtlinie, der FFH-Richtlinie, des Bundes- und Landesnatur-

schutzrechtes die wertgebenden Tier- und Pflanzenarten und Lebensräume der betroffenen Schutzgebiete zu berücksichtigen. Die wirtschaftenden landwirtschaftlichen Betriebe sind nach den gesetzlichen Umweltvorschriften (Bundesnaturschutzgesetz, Bremisches Naturschutzgesetz, Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung etc.) nicht erfasst. Kommt es im Falle, wie bei dem geplanten Ausbau A 281 BA 3/2 dazu, dass ein landwirtschaftlicher Betrieb betroffen ist, wird die Betroffenheit vom Vorhabenträger durch ein landwirtschaftliches Gutachten ermittelt und entsprechend dem notwendigen Handlungsbedarf verfahren. Siehe hierzu Punkt 1 bis 4.

**Soweit die Einwendungen nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden haben (Punkt 1), mit der Auflage für den Vorhabenträger, sich außerhalb des Planfeststellungsverfahrens mit dem Einwender entschädigungsmäßig zur Abwendung der Existenzgefährdung zu einigen, waren die Einwendungen zurückzuweisen.**

Einwendung durch die Rechtsanwälte Lauprecht, RA Dr. Giesen für Herrn Wilken Köhler jun.

Herr Dr. Giesen trägt ergänzend zu den von Herrn Wilken Köhler jun. mit Schreiben vom 02.01.2007 bereits geäußerten Einwendungen Folgendes vor:

### **1. Antrag auf die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand und Einladung zum Erörterungstermin**

Wie bereits unter **zu 2** entschieden, hat sich dieser Antrag erledigt.

### **2. Es findet ein zu starker Eingriff in die bewirtschafteten Flächen durch die Verlegung des Mühlenhauser Fleets statt. Das zu verlegende Fleet ist überdimensioniert und so geplant, dass mehr landwirtschaftliche Flächen verloren gehen, als notwendig wären**

Der vorgesehene Querschnitt des Mühlenhauser Fleetes ist aus Gründen der hydraulischen Leistungsfähigkeit als Hauptvorfluter der Stromer Feldmark und Vorflut für das Woltmershauser Mittelkampsfleet erforderlich und kann nicht wesentlich eingeschränkt werden. Die Flächeninanspruchnahme durch Trasse und Verlegung des Mühlenhauser Fleetes wurde auf das notwendige Mindestmaß reduziert. Hierbei waren die bestehenden Ausgleichsflächen (Dreiecksflächen) sowie der GVZ-Grenzgraben zwingend zu berücksichtigen. Der Querschnitt des Mühlenhauser Fleets kann nach den Ergebnissen der wassertechnischen Untersuchungen und Ausgleichsmaßnahmen nicht weiter eingeschränkt werden. Das Mühlenhauser Fleet kann die erforderlichen ökologischen Funktionen ausschließlich im Zusammenhang mit den Uferrandbereichen erfüllen. Die Nachweise hierüber sind in Unterlage 13.6, Ordner 4 enthalten.

Unter Einbeziehung des Freihaltekorridors südlich des GVZ von ca. 33,0 m zwischen dem Entwässerungsgraben (GVZ-Graben) auf der Nordseite und dem Mühlenhauser Fleet auf der Südseite wurde im Rahmen der Aufstellung des RE-Entwurfs festgestellt, dass die örtlich gegebenen Abmessungen des Freihaltekorridors unter Berücksichtigung der vielfältigen Anforderungen und vorhandenen Zwangspunkte (vorhandene Ausgleichsflächen, 110 kV-Leitung, Entwässerungsgraben Süd, Güterverkehrszentrum etc.) nicht ausreichend für den notwendigen Straßenquerschnitt waren. Das Ziel, die kostenaufwändige Verlegung des Mühlenhauser Fleets zu vermeiden, konnte bei der weiteren Planung nicht erreicht und ein Eingriff in bewirtschaftete landwirtschaftliche Flächen nicht vermieden werden.

### **3. Die Planung verstößt gegen das Gebietsschutzregime nach der Vogelschutz- und nach der Flora-Fauna-Habitatrichtlinie**

Die Planung verstößt nicht gegen das Schutzregime der Vogelschutz- und der FFH-Richtlinie. In der Unterlage 12.6 und 12.7, Ordner 4 sind die Auswirkungen des geplanten Projektes auf das Gebietsschutzregime des EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ und das FFH-Gebiet „Niedervieland – Stromer Feldmark“ detailliert ermittelt und bewertet. Im Ergebnis wird festgestellt, dass sich durch das geplante Projekt keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des Vogelschutzgebietes und des FFH-Gebietes ergeben (siehe Kap. 9 der jeweiligen Unterlage).

Dieses Ergebnis wird im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung gemäß § 26 c BremNatSchG und § 34 BNatSchG durch die zuständige Behörde mit Schreiben vom 12. Mai 2006 bestätigt. Das Schreiben ist als Anlage zu Unterlage 12.7, Ordner 4 Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen (siehe auch Stellungnahme des SBUV, Fachbereich Umwelt vom 12.02.2007). Dort wird auf Seite 4 ausgeführt, dass entsprechend den Ergebnissen der Verträglichkeitsprüfung gemäß § 26 c BremNatSchG und § 34 BNatSchG der Neubau der A 281 BA 3/2 unter Berücksichtigung der im LBP und der Einverneh-

menserklärung dargestellten Minderungsmaßnahmen zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele der Natura-2000 Gebiete führt.

Dass für das Gebiet nach wie vor das faktische Vogelschutzregime, also das strenge Belästigungsverbot nach Art. 4 Abs. 4 Vogelschutzrichtlinie (VSRL) gilt, ist nicht richtig. Ein Verfahren zur Herausnahme dieses Gebietes wurde von der EU abschlägig beschieden. Es ist daher davon auszugehen, dass eine entsprechende Eignung als Vogelschutzgebiet vorliegt. Die Ausweisung als Landschaftsschutzgebiet ist somit ausreichend, um den Übergang des Schutzregimes vom Regime des Vogelschutzgebietes in das weniger strenge Schutzregime des FFH-Gebietsschutzes zu bewirken.

Bei dem geplanten Verlauf der Trasse wird das FFH-Gebiet Niedervieland/Stromer Feldmark berücksichtigt. In der Unterlage 12.7, Ordner 4 sind die Auswirkungen der Planungen auf dieses Gebiet detailliert ermittelt und beschrieben. Negative Auswirkungen, die nicht kompensiert werden können, sind nicht erkennbar.

#### **4. Die Planung verstößt gegen europäisches Artenschutzrecht**

In der Anlage 1 zum LBP (Unterlage 12.1, Ordner 3) sind im Rahmen einer gutachterlichen Prüfung die artenschutzrechtlichen Belange detailliert ermittelt und dargestellt. Hierbei sind sowohl die Verbotstatbestände nach BNatSchG als auch die Verbotstatbestände nach der Vogelschutzrichtlinie und FFH-Richtlinie geprüft worden.

Von der zuständigen Fachbehörde wurde im Rahmen der Stellungnahme des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr - Fachbereich Umwelt - vom 12.02.2007 festgestellt, dass:

- im geplanten Trassenbereich verschiedene besonders und einige streng geschützte Arten vorkommen (siehe Anlage 1 zum LBP).
- Beeinträchtigungen dieser Arten durch Baumaßnahmen werden mit Vermeidungsmaßnahmen reduziert bzw. verhindert. Aus diesem Grund erfolgt die erstmalige Flächeninanspruchnahme durch den Straßenbau außerhalb der Brutzeit. Nester und Eier von Vögeln werden somit nicht zerstört. Um durch die Verfüllung des Mühlenhauser Fleetes die negativen Auswirkungen auf Flora und Fauna gering zu halten, wird ca. 1,5 Jahre vor Beginn dieser Maßnahmen ein neues Fleet angelegt. Die Verfüllung erfolgt darüber hinaus außerhalb der Laichzeit von Fischen und Amphibien bzw. außerhalb der Eiablage- und Entwicklungszeit von Libellen. Schutzwürdige Grabenvegetation wird vor der Verfüllung umgesetzt.

Die im Zuge der Baumaßnahmen notwendige Inanspruchnahme von Teilbiotopen führt nicht dazu, dass die betroffenen Lebensstätten gänzlich geschädigt oder gestört werden. Die Gesamtfunktion der Lebensstätten bleibt erhalten bzw. wird durch funktionserhaltende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wiederhergestellt.

- Störungen durch den Betrieb der Autobahn, die sich erheblich auf die Zielsetzung der Vogelschutzrichtlinie auswirken, werden nicht erwartet.

Einzelne tödliche betriebsbedingte Kollisionen von Individuen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden, unterliegen jedoch dem „allgemeinen Lebensrisiko“. Negative Auswirkungen auf den lokalen Bestand von Arten werden nicht erwartet.

Verschiedene Maßnahmen zur Vermeidung von Kollisionen während des Betriebes der A 281 werden bei der Planung bereits durch Gehölzpflanzungen zur Leitung von fliegenden Tieren und einem Schutzzaun für Amphibien berücksichtigt.

Unter Berücksichtigung der von der LANA (Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz) empfohlenen „Hinweise zur Anwendung des europäischen Artenschutzes bei der Zulassung von Vorhaben und Planungen“ vom 29.05.2006 ist festzustellen, dass die Verbotstatbestände des BNatSchG nicht erfüllt werden. Die Erteilung einer Befreiung von den Verboten des BNatSchG ist somit nicht erforderlich.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass aus Artenschutzgründen keine Bedenken gegen die vorliegende Planung bestehen.

#### **5. Die von der Planung in Anspruch genommenen Flächen sind für die Aufrechterhaltung der Existenz des Betriebes unbedingt notwendig**

Durch den Landentzug wird der Betrieb von Herrn Köhler jun. in seiner Existenzfähigkeit bedroht.

In der Abwägungsentscheidung, auch im Hinblick, dass es sich in diesem Fall um einen Eingriff in ein grundrechtlich geschütztes Eigentum im Sinne des Grundgesetzes Artikel 14 handelt, sowie die Gefährdung eines ausgeübten Gewerbebetriebes, wird dem Vorhabenträger auferlegt, sich außerhalb des Planfeststellungsverfahrens mit dem Einwender entschädigungsmäßig so zu vergleichen, dass eine Existenzgefährdung des Betriebes abgewendet wird. Mögliche Maßnahme zur Reduzierung der Exis-

tenzgefährdung wäre primär die Bereitstellung von landwirtschaftlichen Flächen als Ersatz für die entzogenen Eigentumsflächen oder die Abwendung der Existenzgefährdung durch monetäre Zahlungen.

**Soweit die Einwendungen nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden haben (Punkt 5), mit der Auflage für den Vorhabenträger, sich außerhalb des Planfeststellungsverfahrens mit dem Einwender entschädigungsmäßig zur Abwendung der Existenzgefährdung zu einigen, waren die Einwendungen zurückzuweisen**

### **Zu 3:**

Frau Inge Weiß-Pawlik und Herr Dr. Peter-Michael Pawlik machen folgende Einwendungen geltend:

**1. Die geplante Trassenführung ist falsch. Sie hätte durch das GVZ geführt werden müssen, so dass die Gebäude des GVZ als eine Art Lärmschutzwall zur Stromer Landstraße dienen könnten**  
Durch die zuständigen Fachbehörden der Freien Hansestadt Bremen wurden im Vorfeld der Straßenplanung mehrere Trassenvarianten untersucht und die jetzige Trassenlage weitgehend fixiert. Entsprechende Darstellungen sind im Flächennutzungsplan 1983 der Stadtgemeinde Bremen enthalten. Diese Linienführung wird mit dem Flächennutzungsplan von 2001 bestätigt. Diese im Flächennutzungsplan Bremens festgelegte, vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) linienbestimmte und auch dafür freigehaltene Trasse südlich vom GVZ war und ist vor dem Hintergrund dieser Festlegung Grundlage aller bisher durchgeführten Planungen. Durch die Realisierung der A 281 soll eine leistungsfähige Autobahneckverbindung zwischen der A 27 und der A 1 hergestellt werden. Hierzu bedarf es eines vierstreifigen Autobahnquerschnitts, auf dem der schnell fahrende Fernverkehr störungsfrei abgewickelt werden kann. Somit sind nur an den verkehrlich notwendigen Stellen Anschlussstellen zulässig. Eine Abwicklung des regionalen Verkehrs und eine Erschließung von Grundstücken muss daher über das nachgeordnete Netz, dem städtischen Netz erfolgen (z.B. Merkurstraße). Dementsprechend ist eine Trassierung innerhalb des GVZ nicht möglich. Die Erschließung der GVZ-Grundstücke ist auf die Merkurstraße ausgerichtet.

Zu einer möglichen Lärmreduzierung durch Gebäude des GVZ liegen keine Angaben vor, da sich aus vgl. Gründen eine lärmtechnische Untersuchung ausschließt.

**2. Bei der jetzt vorgesehenen Trassenführung ist es unverständlich, dass auf aktive Lärmschutzmaßnahmen verzichtet werden soll**

Es trifft zu, dass der Neubau der A 281 BA 3/2 in Dammlage ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen geplant ist. Die geplante Dammlage resultiert aus Gründen der Standsicherheit des Straßenkörpers sowie der Sicherstellung der Entwässerung.

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 26.09.2002, zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 18.12.2006, in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12.06.1990, zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 19.09.2006. 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. Beim Neubau der Autobahn 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.

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze wurde vom Vorhabenträger kein aktiver Schallschutz geplant, da die von der A 281 BA 3/2 ausgehenden Verkehrslärmemissionen an den zu schützenden Wohngebäuden entlang der Stromer Landstraße und der Wiedbrokstraße, mit Ausnahme der Gebäude Stromer Landstraße Nr. 7 und 10, die nutzungsspezifischen Immissionsgrenzwerte gemäß

16. BImSchV nicht überschreiten. Die Gebäude, an denen die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, haben dem Grunde nach Anspruch auf Objektschutz (passiven Lärmschutz).

Die Verwallung auf der südlichen Seite der geplanten Autobahn dient ausschließlich dem Sicht- und Immissionsschutz für Licht und Luftschadstoffe, sowie zur landschaftsgerechten Einbindung der A 281 BA 3/2 in das Landschaftsbild. Auch werden durch die Verwallung mit den geplanten Gehölzpflanzungen Kollisionen mit Vögeln während des Betriebs vermieden.

Die Verwallung dient aus den vg. Gründen nicht dem Lärmschutz.

**3.a) Die Gradiente soll unter dem bisherigen Geländeniveau im Einschnitt verlaufen und der anfallende Bodenaushub könnte an Ort und Stelle für eine Verwallung in Richtung Strom verwendet werden**

Die Gradiente muss aus Gründen der Standsicherheit des Straßenkörpers und Sicherstellung der Entwässerung mit rd. 1,65 m über dem heutigen Gelände geplant werden.

Bei einem notwendigen Bodenaustausch werden die anfallenden Massen zusammen mit den Sandmassen aus dem Überschüttverfahren zur Herstellung der geplanten Verwallung südlich der Trasse verwendet.

**3.b) Die vorgesehene Verwallung mit einer Höhe von 1,1 m über der Gradiente ist zu niedrig, um eine nennenswerte Wirkung zu erzielen**

Die Verwallung auf der südlichen Seite der geplanten Autobahn dient ausschließlich dem Sicht- und Immissionsschutz für Licht und Luftschadstoffe, sowie zur landschaftsgerechten Einbindung der A 281 BA 3/2 in das Landschaftsbild. Auch werden durch die Verwallung mit den geplanten Gehölzpflanzungen Kollisionen mit Vögeln während des Betriebs vermieden.

Diese Zielsetzungen werden mit einer Verwallungshöhe von 1,1 m über der Gradiente erreicht.

Die Verwallung dient nicht dem Lärmschutz.

**3.c) Alternativ könnte auf die Verwallung ein Lärmschutzzaun (Lärmschutzwand) von 2 m Höhe gesetzt werden. Dieser würde den geplanten Wildschutzzaun überflüssig machen**

Wie bereits unter Punkt 2 erläutert, wurde der von der Straße ausgehende Lärm berechnet und beurteilt. Anspruch auf Objektschutz besteht dem Grunde nach lediglich an zwei Gebäuden am östlichen Ende der Stromer Landstraße. Für die betroffenen Gebäude kommen daher passive Lärmschutzmaßnahmen in Betracht. Aktiver Lärmschutz ist aus Gründen der Verhältnismäßigkeit auszuschließen.

Dementsprechend kann auf den geplanten Wildschutzzaun nicht verzichtet werden.

**4. Keine formale Berufung auf irgendwelche Grenzwerte, die nach einer doch nicht nachvollziehbaren sog. schalltechnischen Untersuchung angeblich nicht überschritten werden. Bei dem geplanten Bau der A 281 BA 3/2 soll wenigstens der Grundsatz des § 41 BImSchG befolgt werden: Beim Bau einer öffentlichen Straße muss sichergestellt werden, dass durch Verkehrsgerausche keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind**

Für die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen sind explizit die gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften anzuwenden, die der Gesetzgeber erlassen hat. Eine Ermessungsentscheidung des Vorhabenträgers, die vorgegebenen Grenzwerte nicht einzuhalten, ist rechtlich nicht möglich.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26.09.2002, zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 18.12.2006 (BGBl.I S. 3180) in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV) vom 12.06.1990, geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 19.09.2006 (BGBl.I S. 2146).

In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie 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 A 281 BA 3/2 einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind daher die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Nach § 41 (1) BImSchG muss beim Bau oder 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.

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze wurde vom Vorhabenträger kein aktiver Schallschutz geplant, da die von der A 281 BA 3/2 ausgehenden Verkehrslärmemissionen an den zu schützenden Wohngebäuden entlang der Stromer Landstraße und der Wiedbrokstraße, mit Ausnahme der Gebäude Stromer Landstraße Nr. 7 und 10, die nutzungsspezifischen Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV nicht überschreiten. Dem Grundsatz des § 41 BImSchG wurde also vom Vorhabenträger entsprochen.

**Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.**

**Zu 4:**

Herr RA Giebeler macht für Herrn Horstmann folgende Einwendungen geltend:

**1. Durch die geplanten Bau-/Ausgleichsmaßnahmen A 281 BA 3/2 werden landwirtschaftliche Nutzflächen zerschnitten. Damit verbunden sind erhebliche Erschwerungen der Bewirtschaftung. Weiter stellt sich Frage, wie ein Ausgleich für die in Anspruch genommenen Flächen erfolgen soll**

Durch die zuständigen Fachbehörden der Freien Hansestadt Bremen wurden im Vorfeld der Straßenplanung mehrere Trassenvarianten untersucht und die jetzige Trassenlage weitgehend fixiert. Entsprechende Darstellungen sind im Flächennutzungsplan 1983 der Stadtgemeinde Bremen enthalten. Diese Linienführung wird mit dem Flächennutzungsplan von 2001 bestätigt. Diese im Flächennutzungsplan Bremens festgelegte, vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) linienbestimmte und auch dafür freigehaltene Trasse südlich vom GVZ war und ist vor dem Hintergrund dieser Festlegung Grundlage aller bisher durchgeführten Planungen. Durch die Realisierung der A 281 soll eine leistungsfähige Autobahnneckverbindung zwischen der A 27 und der A 1 hergestellt werden. Hierzu bedarf es eines vierstreifigen Autobahnquerschnitts, auf dem der schnell fahrende Fernverkehr störungsfrei abgewickelt werden kann. Somit sind nur an den verkehrlich notwendigen Stellen Anschlussstellen zulässig. Eine Abwicklung des regionalen Verkehrs und eine Erschließung von Grundstücken muss daher über das nachgeordnete Netz, dem städtischen Netz erfolgen (z.B. Merkurstraße).

Durch den geplanten Bau der A 281 BA 3/2 sind Eigentums- und Pachtflächen von Herrn Horstmann betroffen. Grunderwerbsverhandlungen und Geltendmachung von Entschädigungsansprüchen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabenträger zu regeln.

**2. Es bestehen Zweifel, ob eine Notwendigkeit für die Erstellung des Bauabschnitts 3/2 der A 281 gegeben ist**

Ist ein Vorhaben, wie die A 281, als vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan ausgewiesen, ist nach gesetzgeberischer Wertung unter Bedarfsgesichtspunkten eine Planrechtfertigung und somit auch eine Notwendigkeit zur Realisierung des Bauabschnittes 3/2 der A 281 vorhanden.

Für die Straßenplanung ist der Grundsatz anerkannt, dass die jeweils planfestgestellten Abschnitte grundsätzlich eine selbständige Verkehrsbedeutung haben müssen. Es dürfen daher Abschnitte gebildet werden, die einen eigenständigen Verkehrswert haben, auch wenn das Gesamtplanungskonzept im Nachhinein scheitern sollte. Dies folgt aus der Überlegung, dass der von einer Straßenplanung betroffene Grundstückseigentümer den Entzug seines Eigentums nur dann hinnehmen muss, wenn der einzelne Abschnitt eine selbstständige Verkehrsbedeutung hat und nicht als Torso, sozusagen im Nichts, endet.

Die Aufspaltung einer Planung ist grundsätzlich zulässig, wenn sich die Teilplanung nicht derart selbstständig, dass durch die Gesamtplanung ausgelöste Probleme unbewältigt bleiben. Die Folgen des jeweiligen Abschnitts für die weitere Planung dürfen nicht ausgeblendet werden. Denn wenn eine Planung vor objektiv unüberwindbaren Hindernissen steht oder solche nach sich zieht, verfehlt sie ihren gestaltenden Auftrag. In der Planfeststellung für einen einzelnen Abschnitt sind allerdings die Auswirkungen auf nachfolgende Planabschnitte oder auf das Gesamtvorhaben noch nicht in allen Einzelheiten abschließend zu prüfen. Vielmehr reicht für die nachfolgenden Abschnitte die Prognose aus, dass der Verwirklichung des Gesamtvorhabens keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen.

Der Bauabschnitt BA 3/2 der A 281 genügt diesen Grundsätzen, insbesondere im Hinblick auf den ausreichenden Verkehrswert.

Auf dem Bauabschnitt 3/2 ergibt sich gemäß der aktuellen Verkehrsprognose aus dem Jahr 2005 / 2006 nach dem Netzschluss mit der B 212n (Verknüpfung über die AS Bremen-Strom) ein DTV-Wert für das Prognosejahr 2015 von ca. 22.000 Kfz/24h. Eine Betrachtung des Bauabschnitts 3/2 ohne die Realisierung der B 212n prognostiziert einen DTV-Wert von ca. 21.000 Kfz/24h für den Prognosehorizont 2015.

### **3. Eingriff in den landwirtschaftlichen Betrieb durch Durchschneidungsschäden und ungünstige Flächenzuschnitte, verlängerte Anfahrzeiten durch Abschneidung von Wirtschaftswegen, eingeschränkte Be-/ Entwässerung durch Flächeninanspruchnahme**

Durch die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen für den Bau der A 281 BA 3/2 ist eine Existenzgefährdung nicht ersichtlich. Die Anfahrbarkeit der Nutzungsflächen auf Wirtschaftswegen ist weiterhin gewährleistet. Auch eine eingeschränkte Be- und Entwässerung durch Flächeninanspruchnahmen ist durch die Ergebnisse der wassertechnischen Untersuchungen (Unterlage 13; Ordner 4) nicht erkennbar.

Die angeführten ungünstigen Flächenzuschnitte, Durchschneidungsschäden, die Einschränkung von Be- und Entwässerungseinrichtungen sowie eventuelle Umwege und verlängerte Anfahrzeiten und die daraus unter Umständen resultierenden Entschädigungsansprüche und deren Regelung sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren unter eventueller Erstellung eines Gutachtens mit dem Vorhabenträger zu regeln.

### **4. Es wird bestritten, dass die Ergebnisse der Lärmberechnung zutreffend sind. Bei der Umsetzung der geplanten Maßnahme ist mit erheblich höheren Lärmbelastungen zu rechnen, durch die dann auch letztlich unser Mandant beeinträchtigt wird**

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 26.09.2002, zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 18.12.2006, in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12.06.1990, zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 19.09.2006. 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. Beim Neubau der Autobahn 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 Verkehrsräusche 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.

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze wurde vom Vorhabenträger kein aktiver Schallschutz geplant, da die von der A 281 BA 3/2 ausgehenden Verkehrslärmemissionen an den zu schützenden Wohngebäuden entlang der Stromer Landstraße und der Wiedbrokstraße, mit Ausnahme der Gebäude Stromer Landstraße Nr. 7 und 10, die nutzungsspezifischen Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV nicht überschreiten.

Bestandteil der Planfeststellung ist eine schalltechnische Untersuchung (Anlage 11, Ordner 2). Bei der hierin durchgeführten Prüfung bezüglich der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind nicht gemessene Werte zu Grunde zu legen, sondern Mittelungspegel nach präzisen Vorgaben zu errechnen. Die Berechnung ist gemäß Verkehrslärmschutzverordnung nach einem genau vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen und berücksichtigt alle denkbaren Faktoren, die den Lärm beeinflussen können, wie Stärke und zulässige Höchstgeschwindigkeiten des Verkehrs, Steigungen/Gefälle, LKW-Anteil, Fahrbahnbeschaffenheiten, Abstand zwischen Straßen und dem zu schützenden Objekt, Windrichtung, Reflexionen, Zuschläge bei lichtsignalgesteuerten Kreuzungen etc. Bei der Berechnung ist ferner ausschließlich der von der neu zu bauenden Straße ausgehende Lärm zu berücksichtigen. Eine bereits vorhandene Lärmbelastung (Lärmvorbelastung) geht in die Berechnung nicht ein.

Die Berechnungen wurden, unter Zugrundelegung prognostizierter Verkehrsbelastungen für die A 281, nach dem in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) angegebenen Rechenverfahren RLS-90 mit dem anerkannten Berechnungsprogramm (Soundplan) durchgeführt. Es hat sich herausgestellt, dass die Lärmberechnungen auf der sicheren Seite liegen und für die Betroffenen grundsätzlich günstiger sind als z.B. gemessene Werte.

Durch den Bau der A 281 BA 3/2 werden am Wohnhaus Stromer Landstraße 40 nach der Berechnung (Anlage 11, Ordner 2) die Grenzwerte nicht erreicht. Hieraus resultiert, dass Objektschutzmaßnahmen nicht in Betracht kommen können.

**Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.**

#### **Zu 5:**

##### GNUU e.V.

Durch das Gesetz zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturmaßnahmen vom 09. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2833) wurde im Art. 2 das Bundesfernstraßengesetz (FStrG) wie folgt geändert. § 17 a Nr. 3 FStrG bestimmt nunmehr, dass für nach landesrechtlichen Vorschriften im Rahmen des § 60 des Bundesnaturschutzgesetzes anerkannte Vereine das Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) § 73 (4) entsprechend gilt, d.h. eine Einwendung kann nur noch bis zwei Wochen nach Ende der Auslegungsfrist erhoben werden. § 73 (6) des VwVfG gilt entsprechend, wenn die Vereinigungen fristgerecht Stellung genommen haben. Sie sind von dem Erörterungstermin zu unterrichten.

Mit Schreiben der Anhörungsbehörde, datiert vom 21.12.2006, korrigiert mit Schreiben vom 22.12.2006, wurde der Gesamtverband Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V. (GNUU e.V.) darüber informiert, dass auf Grundlage des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturmaßnahmen Einwendungen gegen den Plan nach Ablauf der Einwendungsfrist am 03. Januar 2007 ausgeschlossen seien, da gemäß § 24 (1) FStrG vor dem 17.12.2006 beantragte Planfeststellungsverfahren nach den neuen Vorschriften weitergeführt werden. Dieses Schreiben wurde mit der normalen Post versandt, ein Zustellungsnachweis liegt mithin nicht vor. Auch der Stellungnahme des GNUU e.V. ist kein Hinweis zu entnehmen, dass das Schreiben dort eingegangen ist.

Mit Schreiben vom 9.11.2006 war dem GNUU e.V. zu Beginn des Anhörungsverfahrens wie bis dahin üblich im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB) eine Frist für die Abgabe einer Stellungnahme bis zum 13. Februar 2007 eingeräumt worden. Übliches Verfahren war bis zu diesem Zeitpunkt darüber hinaus, am Fristende die noch nicht vorliegenden Stellungnahmen anzumahnen und Fristverlängerung zu gewähren.

Die Einwendung des GNUU e.V. ist am 13. Februar 2007 bei der Anhörungsbehörde eingegangen. Die Anhörungsbehörde geht davon aus, dass der Einwender präkludiert ist, da die Einwendung nach dem 03. Januar 2007 eingegangen ist.

Dem Anhörungsvorgang (z.B. Stellungnahme des GNUU e.V.) ist kein einziger Hinweis zu entnehmen, dass das fristverkürzende Schreiben seinen Empfänger überhaupt erreicht hat.

Zudem wurde diese Mitteilung, zukünftig nicht mehr als TöB, sondern als Privater behandelt zu werden, kurz vor Heiligabend abgesendet, noch dazu mit Fristsetzung 3.1., d.h. unmittelbar nach Neujahr. Es ist mithin ein Zeitraum betroffen, in dem sehr viele Arbeitnehmer Urlaub haben und gerade ehrenamtlich besetzte Geschäftsstellen wie die der betr. Naturschutzverbände mit größter Wahrscheinlichkeit *nicht* besetzt sind. Eine solche Fristsetzung hält die Planfeststellungsbehörde für nicht den Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit sowie von Treu und Glauben entsprechend und wäre auch aus diesem Grund nicht bereit, die Einwendung als verspätet zu bewerten.

Nach vorliegender Sachlage wird seitens der Planfeststellungsbehörde festgestellt, dass der Einwender nicht präkludiert ist. Die Einwendung / Stellungnahme des GNUU e.V., datiert vom 8. Februar 2007, muss daher als fristgerecht eingelegt betrachtet werden. Eine Präklusion ist nicht eingetreten.

#### **Einwendung/Stellungnahme**

Der GNUU e.V. macht folgende Einwendungen geltend:

**1. Für den Bau der A 281 BA 3/2 ohne BA 4 (kein Investor) und B 212n (kein Verfahren) ist ein ausreichender Verkehrswert nicht gegeben. Es wird daher die Forderung erhoben, die Planfeststellungsverfahren A 281 BA 3/2 und BA 4 zusammen zu legen**

Für die Straßenplanung ist der Grundsatz anerkannt, dass die jeweils planfestgestellten Abschnitte grundsätzlich eine selbständige Verkehrsbedeutung haben müssen. Es dürfen daher Abschnitte gebildet werden, die einen eigenständigen Verkehrswert haben, auch wenn das Gesamtplanungskonzept im Nachhinein scheitern sollte. Dies folgt aus der Überlegung, dass der von einer Straßenplanung betroffene Grundstückseigentümer den Entzug seines Eigentums nur dann hinnehmen muss, wenn der einzelne Abschnitt eine selbstständige Verkehrsbedeutung hat und nicht als Torso, sozusagen im Nichts, endet.

Die Aufspaltung einer Planung ist grundsätzlich zulässig, wenn sich die Teilplanung nicht derart selbstständig, dass durch die Gesamtplanung ausgelöste Probleme unbewältigt bleiben. Die Folgen des jeweiligen Abschnitts für die weitere Planung dürfen nicht ausgeblendet werden. Denn wenn eine Planung vor objektiv unüberwindbaren Hindernissen steht oder solche nach sich zieht, verfehlt sie ihren gestaltenden Auftrag. Im Planfeststellungsverfahren für einen einzelnen Abschnitt sind allerdings die Auswirkungen auf nachfolgende Planabschnitte oder auf das Gesamtvorhaben noch nicht in allen Einzelheiten abschließend zu prüfen. Vielmehr reicht für die nachfolgenden Abschnitte die Prognose aus, dass der Verwirklichung des Gesamtvorhabens keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen.

Der Bauabschnitt BA 3/2 der A 281 genügt diesen Grundsätzen, insbesondere im Hinblick auf den ausreichenden Verkehrswert. Auf dem Bauabschnitt 3/2 ergibt sich gemäß der aktuellen Verkehrsprognose aus dem Jahr 2005 / 2006 nach dem Netzschluss mit der B 212n (Verknüpfung über die AS Bremen-Strom) ein DTV-Wert für das Prognosejahr 2015 von ca. 22.000 Kfz/24h. Eine Betrachtung des Bauabschnitts 3/2 ohne die Realisierung der B 212n prognostiziert einen DTV-Wert von ca. 21.000 Kfz/24h für den Prognosehorizont 2015.

Es besteht nicht die Gefahr der Schaffung eines Planungstorsos, da der Bauabschnitt 3/2 über den Bauabschnitt 3/1 und die Verknüpfung mit der Merkurstraße mit dem vorhandenen Verkehrsnetz verbunden wird.

## **2. Für alle Baumaßnahmen bei der Verlegung des Mühlenhauser Fleets ist eine fachliche, ökologische Baubegleitung notwendig, um hier weitreichende Beeinträchtigungen des Grabensystems im Niedervieland zu vermeiden**

Einer ökologischen Baubegleitung für alle Baumaßnahmen bei der Verlegung des Mühlenhauser Fleets wird entsprochen. Diese ist notwendig, um weiterreichende Beeinträchtigungen des Grabensystems im Niedervieland zu vermeiden.

Die konkrete Durchführung von umfangreichen Baumaßnahmen kann Abweichungen vom geplanten Ablauf erfordern. Es ist nicht auszuschließen, dass aus technischer Sicht geringfügige Änderungen unvorhergesehene Beeinträchtigungen nach sich ziehen können. Damit keine folgenschweren Entscheidungen ohne Beteiligung von Fachleuten gefällt werden, ist eine ökologische Baubegleitung als fester Bestandteil des Vorhabens vorgesehen.

Die ökologische Baubegleitung hat die Aufgabe, die Vorgaben für die Baudurchführung (Baustelleneinrichtungsflächen, Lagerflächen, Zuwegungen, Bauzeitenplan) auszuarbeiten, die Einweisung der beteiligten Baufirmen in die bei der Bauausführung zu berücksichtigenden naturschutzfachlichen und ökologischen Belange vorzunehmen sowie die Begleitung aller Bauarbeiten im Hinblick auf die Berücksichtigung der ökologischen Aspekte. Eine ökologische Baubegleitung dient als vorhabensbezogene Maßnahme zur Schadensbegrenzung im Sinne der FFH-Richtlinie.

## **3. Für den Erfolg der Ersatzmaßnahme ist neben einer ökologischen Grabenschau eine Kontrolle der landwirtschaftlichen Nutzung in Form eines Gebietsmanagement notwendig**

Für die zentralen Ausgleichsmaßnahmen im Park links der Weser und im Oberblockland werden die erforderlichen Maßnahmen zum Gebietsmanagement in Pflege- und Entwicklungsplänen festgelegt und fortgeschrieben. Die landwirtschaftlichen Flächen im Park links der Weser und im Oberblockland werden sich zum Zeitpunkt der Umsetzung der Maßnahmen im öffentlichen Eigentum befinden. Die vorgesehenen Bewirtschaftungsauflagen werden in den neu zu schließenden Pachtverträgen verankert. Die Einhaltung der vorgesehenen Nutzungsauflagen wird durch den im Rahmen der Pflegeplanaufstellung zu bestimmenden Flächenverwalter kontrolliert. (siehe auch „Bauablaufplanung, Landschaftspflegerische Begleitplanung“ unter „VII Auflagen und Nebenbestimmungen“)

**Soweit die Einwendungen/Stellungnahmen nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden haben, waren diese zurückzuweisen.**

**Zu 6:**

Die Landesjägerschaft Bremen e.V. macht folgende Einwendungen geltend:

**1. Unabänderlichkeit der Trassenführung**

Durch die zuständigen Fachbehörden der Freien Hansestadt Bremen wurden im Vorfeld der Straßenplanung mehrere Trassenvarianten untersucht und die jetzige Trassenlage weitgehend fixiert. Entsprechende Darstellungen sind im Flächennutzungsplan 1983 der Stadtgemeinde Bremen enthalten. Diese Linienführung wird mit dem Flächennutzungsplan von 2001 bestätigt. Diese im Flächennutzungsplan Bremens festgelegte, vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) linienbestimmte und auch dafür freigehaltene Trasse südlich vom GVZ war und ist vor dem Hintergrund dieser Festlegung Grundlage aller bisher durchgeführten Planungen. Der Streckenverlauf orientiert sich aus Richtung Norden kommend an der im Flächennutzungsplan Bremens dargestellten Linie in westlicher Randlage der vorhandenen Spülfelder und dem Freihaltekorridor südlich des GVZ zwischen dem Entwässerungsgraben GVZ-Süd und den ökologisch wertvollen Ausgleichsflächen südlichen des vorhandenen Mühlenhauser Fleets.

Durch die Realisierung der A 281 soll eine leistungsfähige Autobahneckverbindung zwischen der A 27 und der A 1 hergestellt werden. Hierzu bedarf es eines vierstreifigen Autobahnquerschnitts, auf dem der schnell fahrende Fernverkehr störungsfrei abgewickelt werden kann. Somit sind nur an den verkehrlich notwendigen Stellen Anschlussstellen zulässig.

Eine Abwicklung des regionalen Verkehrs und eine Erschließung von Grundstücken muss darum über das nachgeordnete Netz, dem städtischen Netz, erfolgen (z.B. Merkurstraße). Dementsprechend ist eine Trassierung innerhalb des GVZ nicht möglich. Die Erschließung der GVZ-Grundstücke ist auf die Merkurstraße ausgerichtet.

Die in den Planfeststellungsunterlagen dargestellte Planungslösung stellt daher unter Abwägung aller entscheidungsrelevanten Kriterien die günstigste Variante dar. Andere Linienführungen sind aus ökologischen, bautechnischen und wirtschaftlichen Gründen auszuschließen.

**2. Es gibt keine Möglichkeit der Überprüfung der Eingriffsbilanzierung. Die darauf aufbauenden Aussagen sind nicht prüfbar. Es wird bezweifelt, ob Eingriffe, die nicht vor Ort ausgeglichen werden können, durch Maßnahmen an anderer Stelle kompensiert werden können**

Das Vorhaben stellt, wie in den Planfeststellungsunterlagen ausführlich dargestellt, eine erhebliche Beeinträchtigung von Natur und Landschaft dar (siehe Ordner 3, Unterlage 12.1, Kap. 5.5).

Gemäß den gesetzlichen Regelungen sind bei erheblichen Beeinträchtigungen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchzuführen, die Natur und Landschaft einschließlich ihres Erholungswertes wiederherstellen oder neu gestalten. Bei Ersatzmaßnahmen erfolgt die Neugestaltung des Landschaftsbildes in der gleichen naturräumlichen Haupteinheit. Dieses Vorgehen ist bei der vorliegenden Planung entsprechend berücksichtigt. Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind im Ordner 3, Unterlage 12.1, Kapitel 7 beschrieben und in den Landschaftspflegerischen Maßnahmenplänen (Ordner 3, Unterlage 12.3) dargestellt.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) entspricht den naturschutzrechtlichen Anforderungen und der in Bremen festgelegten Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung. Die Möglichkeit, an anderer Stelle zu kompensieren, ist im Bundesnaturschutzgesetz § 19 Abs.2 und im Bremischen Naturschutzgesetz § 11 Abs. 3 (Ersatzmaßnahmen) geregelt.

**Soweit die Einwendungen/Stellungnahmen nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden haben, waren diese zurückzuweisen.**

**III**

Nachfolgend aufgeführte Träger öffentlicher Belange wurden im Rahmen des Verfahrens beteiligt:

1. Deutsche Telekom AG, T-Com
2. Kabel Deutschland
3. swb Netze GmbH & Co. KG
4. EWE Netz GmbH

5. PLEdoc GmbH, Netzverwaltung
6. E.ON Netz GmbH
7. Wehrbereichsverwaltung Nord
8. Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
9. Hauptzollamt Bremen
10. Landesbevollmächtigter für Bahnaufsicht
11. Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover
12. DB Services Immobilien GmbH
13. Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen
15. Fernmeldemeisterei Oyten
16. Bremer Straßenbahn AG (BSAG)
17. Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN)/  
Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)
18. Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
19. Bremischer Deichverband am linken Weserufer
20. Bremischer Deichverband am rechten Weserufer
21. Handelskammer Bremen
22. Handwerkskammer Bremen
23. Arbeitnehmerkammer
24. Landwirtschaftskammer
30. Fachvereinigung Personenverkehr
31. Gesellschaft für Bremer Immobilien mbH
32. bremenports GmbH & Co. KG
33. Feuerwehr Bremen
34. Polizei Bremen
35. Landesamt für Denkmalpflege
36. Der Landesarchäologe
37. Gewerbeaufsichtsamt
38. Der Landesbehindertenbeauftragte
39. Gesundheitsamt Bremen
40. Senator für Wirtschaft und Häfen
41. Senator für Finanzen
42. ASV, Abteilung 3
43. ASV, Abteilung 4
44. Bremer Entsorgungsbetriebe und hanseWasser Bremen GmbH
45. GeoInformation Bremen
46. Ortsamt Strom
47. Ortsamt Woltmershausen
48. Ortsamt Blockland
49. Ortsamt Seehausen
50. SBUV - FBU  
Abfallwirtschaft  
Bodenschutz  
Immissionsschutz  
Wasserwirtschaft  
Naturschutzbehörde  
Grünordnung
51. SBUV, Abteilung 50-3
52. SBUV - FB
53. SBUV, Abt.1-2 (SVINFRA)
58. Bremer Investitions-Gesellschaft mbH (BIG)
59. Ortsamt Huchting
60. Ortsamt Borgfeld

Der Vorhabensträger hat die Berücksichtigung der in den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zu den Nummern 1, 3, 4, 6, 11, 19, 31, 32, 36, 37, 38, 39, 42, 43, 44, 49, 50, 51, 52 und 53 vor-

getragenen Anregungen, Bedenken und Forderungen zugesagt. Die Forderungen wurden daher ggf. in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen bzw. durch Blauetragungen umgesetzt.

Die Einwendungen, Vorschläge und Bedenken seitens des Trägers öffentlicher Belange zur Nummer 46 konnten nicht oder nur teilweise berücksichtigt werden. Diese Einwendung war mithin insoweit zurückzuweisen.

Seitens der Träger öffentlicher Belange zu den Nummern 2, 5, 7, 8, 9, 12, 13, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 33, 35, 40, 41, 47, 58, 59 und 60 wurden keine Bedenken gegen das Vorhaben vorgetragen.

Die Träger öffentlicher Belange zu den Nummern 10, 15, 24, 30, 34, 45 und 48 haben keine Stellungnahmen abgegeben.

**Zu** der Einwendung lfd. **Nr. 46**, Ortsamt / Beirat Strom, ist folgendes zu bemerken:

Nach den Bestimmungen der 16. BImSchV ist beim Neubau eines Verkehrsweges grundsätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung sicher zu stellen. Die Planung und Dimensionierung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist auf die rechtlichen und tatsächlichen Möglichkeiten, die Effektivität sowie die Verhältnismäßigkeit derartiger Anlagen abzustimmen.

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze wurde in den Planunterlagen kein aktiver Schallschutz geplant, da die von der A 281 3/2 abstrahlenden Verkehrslärmemissionen an den zu schützenden Wohngebäuden entlang der Stromer Landstraße und der Wiedbrokstraße, mit Ausnahme von zwei Gebäuden am östlichen Ende der Stromer Landstraße, die nutzungsspezifischen Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV bei weitem einhalten. Die Gebäude, an denen die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, haben dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz. Die betroffenen Gebäude sind passiv zu schützen, da aktiver Lärmschutz, wie z.B. eine Lärmschutzwand, aus Gründen der wirtschaftlichen Verhältnismäßigkeit, auszuschließen ist.

Die Verwaltung auf der südlichen Seite des Straßenquerschnittes dient ausschließlich dem Sicht- und Immissionsschutz für Licht und Luftschadstoffe sowie zur landschaftsgerechten Eingliederung der Autobahn in das Landschaftsbild und nicht dem Lärmschutz.

Sind in einem Planfeststellungsbeschluss Lärmschutzauflagen angeordnet worden, kann gemäß den Planfeststellungsrichtlinien des Bundes der Träger der Straßenbaulast nicht zur Überprüfung der Wirksamkeit der Lärmschutzregelung zu lärmtechnischen Nachmessungen verpflichtet werden.

Eine generelle Begrenzung auf 80 km/h würde lediglich eine für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbare Verringerung des Emissionspegels von 0,8 dB(A) ergeben, da insbesondere nachts aufgrund eines Lkw-Anteils von 30,2% vom Gesamtverkehr das von Lkws verursachte Verkehrsgeschrei (1Lkw=10Pkw) überwiegt, für Lkws aber ohnehin die Höchstgeschwindigkeit mit 80 km/h bereits festgelegt ist.

Die Wahl der zulässigen Geschwindigkeiten ergibt sich aus der Betrachtung der einzuhaltenden Haltesichtweiten, der Berücksichtigung der Brems- und Beschleunigungsstrecken im Zuge des geplanten Knotenpunktes Bremen-Strom und der Streckencharakteristik der anschließenden Bauabschnitte der A 281. Die abschnittsweise jeweilig maximal zulässige Geschwindigkeit für Pkws wird ausgehend von der Trog- und Tunnelstrecke mit  $V_{zul} = 80$  km/h, 100 km/h Bogen AS Bremen-Strom, 120 km/h Strecke und 80 km/h im BA 3/1 vorgesehen. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass es sich bei den oben genannten Geschwindigkeiten um einen Bemessungsparameter für die Elemente der Verkehrsplanung handelt. Die im Rahmen verkehrsbehördlicher Anordnungen angeordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf den Autobahnabschnitten können geringer sein und sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Darüber hinaus hat diese Einwendung durch Zusagen des Vorhabenträgers ihre Erledigung gefunden.

**Zu** der Einwendung lfd. **Nr. 50**, SBUV - FBU / Grünordnung, ist folgendes zu bemerken:

Aus Sicherheitsgründen können die Wegeverbindungen Steertgrabens-, Stellfelds- und Meentheweg nicht während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten werden. In der ersten Bauphase wird das Mühlenhauser Fleet verlegt. Von dieser Maßnahme ist lediglich der Meentheweg betroffen. Im Zuge der Verlegung wird gleichzeitig eine neue Wegeverbindung zwischen dem Meentheweg und dem Stellfeldsweg geschaffen. Der Stellfeldsweg und der Steertgrabensweg können während dieser Bauzeit

weiterhin genutzt werden. Eine Nutzung der Wegesystems sowie die Erreichbarkeit des Halmerweges im Norden werden gewährleistet.

In der zweiten Bauphase werden die Trasse und die Knotenpunkte überschüttet, um eine Konsolidierung des Bodens zu erreichen. Der Steertgrabensweg endet stumpf vor der Überschüttung der zukünftigen AS Bremen-Strom. Der Stellfeldsweg wird mittels einer provisorischen Führung über die Trassenüberschüttung mit dem Unterhaltungsweg des GVZ-Grabens verbunden, so dass die Erreichbarkeit des Halmerweges gewährleistet bleibt.

Während der Herstellung der Trasse muss aus Sicherheitsgründen die provisorische Trassenüberführung am Stellfeldsweg eingestellt werden. Eine Erreichbarkeit des Halmerweges über den Stellfeldsweg oder den Steertgrabensweg ist nicht gegeben.

Nach Fertigstellung des Bauabschnittes BA 3/2 der A 281 werden alle Wegeverbindungen wieder komplett hergestellt, so dass der Halmerweg über den Steertgrabensweg, den Meentheweg und den Stellfeldsweg erreicht werden kann.

## IV

### Wasserrechtliche Erlaubnis

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

Mit der Planfeststellung werden die für die in den Planunterlagen dargestellten Maßnahmen erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen bzw. Erlaubnisse erteilt.

Für eine erforderlich werdende Grundwasserabsenkung ist eine wasserbehördliche Erlaubnis gesondert zu beantragen.

Die zukünftige Unterhaltung des neu angelegten „Mühlenhauser Fleetes“ ist einvernehmlich mit dem Bremischen Deichverband am linken Weserufer abzustimmen. Nach den Vorgaben des Deichverbandes ist ein durchgängiger Unterhaltungstreifen herzustellen.

Das Entwässerungskonzept sieht vor, dass der Abfluss der Straßenflächen überwiegend durch Passage des bewachsenen Oberbodens in Mulden oder durch den breitflächigen Ablauf über Böschungen gereinigt wird, bevor eine Einleitung in ein Oberflächengewässer oder (über Versickerung) in das Grundwasser stattfindet. Das nicht versickernde Überschusswasser der Mulden wird in den Entwässerungsgraben-GVZ-Süd an mehreren Stellen über Einlaufschächte direkt eingeleitet.

#### **Auflagen und Hinweise zum Oberflächenwasserschutz:**

1. Mit dem Niederschlagswasser darf kein durch häuslichen, gewerblichen, landwirtschaftlichen oder sonstigen Gebrauch in seinen Eigenschaften verändertes Wasser (Schmutzwasser) in die Gewässer eingeleitet werden.
2. Böschungen und Mulden, die Oberflächenabfluss von Fahrbahnflächen aufnehmen und aus denen heraus eine Versickerung stattfindet bzw. stattfinden kann, sind zur Erlangung eines erforderlichen Reinigungsvermögens mit mindestens 20 cm Oberboden (Mutterboden) auszubilden.
3. Die Sickermulden und Böschungen sind so herzustellen und zu unterhalten, dass sie dauerhaft bewachsen sind. Die Versickerungsanlagen sind mindestens halbjährlich zu kontrollieren; größere Stoffanreicherungen (z.B. bei Laubfall) sind zu entfernen.
4. Eine Einleitung des Abflusses von Straßenflächen in das Mühlenhauser Fleet sowie über den GVZ-Graben in das Mühlenhauser Fleet ist zwingend auszuschließen.
5. Die Bankettbefestigungen sind als Schotterrassen auszubilden; mindestens den oberen 3 cm der Bankette ist Mutterboden beizumischen.

6. Besteht die Gefahr, dass wassergefährdende Stoffe in das Entwässerungssystem gelangen, hat der Inhaber der Planfeststellung dafür Sorge zu tragen, dass ein Abfluss dieser Stoffe verhindert wird.
7. Gelangen wassergefährdende Stoffe in das Entwässerungssystem, hat der Planfeststellungsinhaber unverzüglich dafür Sorge zu tragen, dass die Entwässerung unterbrochen wird. Die Entwässerung darf erst wieder fortgesetzt werden, wenn die wassergefährdenden Stoffe ordnungsgemäß entfernt worden sind.
8. Sind trotz aller Vorkehrungen wassergefährdende Stoffe in das Gewässer oder in den Untergrund gelangt, so ist dieses der Wasserbehörde, Bereich Gewässerschutz (Tel.: 361-5605 oder 0172/4213713), oder der nächsten Polizeidienststelle unverzüglich anzuzeigen.
9. Um eine Verschmutzung des Niederschlagswassers weitgehend zu vermeiden, sind die zu entwässernden Verkehrsflächen und Einläufe stets sauber zu halten.

#### Begründung:

Wassergefährdende Stoffe beeinträchtigen die Beschaffenheit von Gewässern und können diese erheblich und nachteilig schädigen. Die Anforderungen an die Niederschlagswasserbehandlung sind erforderlich, um einer Gewässerverunreinigung vorzubeugen.

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

## V

### **Befreiungen nach § 48 Bremisches Naturschutzgesetz (BremNatSchG)**

Durch den Bau der A 281 3/2 werden Teilflächen zweier geschützter Biotop gemäß § 22 a BremNatSchG, die von der Naturschutzbehörde im Biotopkataster registriert sind, anlagebedingt beeinträchtigt:

Hieraus resultiert ein Biotopwertverlust von 2,96 Flächenäquivalenten (FÄ)

Biotop Nr. 635: mesophiles Grünland (GMF), Feuchtgrünland (GFF), Verlust auf 0,68 ha, Beeinträchtigung des Restbiotops, Kompensation durch E B-1

Biotop Nr. 289: naturnahes Kleingewässer (SEZ), Verlandungszonen (VER), Brache (UHF), Verlust von Teilen auf 0,06 ha, zusätzlich randliche Beeinträchtigungen, Kompensation durch A02 und E B-2

Die bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der besonders geschützten Biotop werden über die Biotopfunktionen abgebildet und im Rahmen der Maßnahmen zur Kompensation der Beeinträchtigungen der Biotopfunktion vollständig berücksichtigt. Entsprechend den Ausführungen in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung werden die Funktionen der beeinträchtigten besonders geschützten Biotop bei der Kompensation durch die Maßnahmen A02, E B-1 und E B-2 berücksichtigt. A02 ist eine Ausgleichsmaßnahme, die unmittelbar an die Trasse angrenzt und dazu dient, die vom Vorhaben beeinträchtigten Werte und Funktionen wiederherzustellen. Dazu ist die Anlage und Entwicklung von naturnahen Uferbereichen der Fleete und Gräben im Zuge des Wiederanschlusses an das verlegte Mühlenhauser Fleet geplant.

Mit den Ersatzmaßnahmen E B-1 (Entwicklung von artenreichen mesophilen Grünlandbeständen bzw. Feuchtgrünlandbeständen) und E B-2 (Neuanlage von Geländemulden/Gruppen/Kleingewässerstrukturen) im Oberblockland kann neben einer Biotopwertsteigerung auch eine Verbesserung der Lebensraumbedingungen für Wiesenvögel erreicht werden. Es werden verschiedene Maßnahmen ge-

plant, mit denen die aus der A 281 3/2 resultierenden Eingriffe in die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes sowie das Landschaftsbild kompensiert werden können. Die vorgesehenen Maßnahmen sind mit den Schutz- und Erhaltungszielen des EU-Vogelschutzgebietes Blockland (DE 2818-401) und der FFH-Gebiete „Zentrales Oberblockland“ (DE 2818-302) und „Kuhgrabensee“ (2919-302) vereinbar.

Auf dieser Grundlage hat die zuständige Naturschutzbehörde die Befreiungslage erklärt, so dass mit diesem Planfeststellungsbeschluss eine Ausnahme von den Vorschriften des § 22a BremNatSchG zugelassen und Befreiung gemäß § 48 BremNatSchG gewährt wird, weil überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Befreiung erfordern.

#### **Ausnahme von den Vorschriften der Landschaftsschutzverordnung vom 2. Juli 1968 bzw. von den Vorschriften der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Niedervieland-Wiedbrok-Stromer Feldmark“ in der Stadtgemeinde Bremen vom 1. August 2006**

Teile des durch die Vorschriften der Landschaftsschutzverordnung vom 2. Juli 1968 bzw. von den Vorschriften der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Niedervieland-Wiedbrok-Stromer Feldmark“ in der Stadtgemeinde Bremen vom 1. August 2006 geschützten Gebietes werden durch den Bau und Betrieb der A 281 3/2 beeinträchtigt.

Durch die geplanten Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden die beeinträchtigten Werte und Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes vollständig kompensiert. So werden bereits umfangreiche Maßnahmen zur Schadensbegrenzung ergriffen wie z.B. die Vermeidung baubedingter Schwebstoffeinträge. Die Begrenzung der Bauflächen auf ein Mindestmaß gehört zu den wichtigsten Schutzmaßnahmen. Ferner sorgen die Gestaltungsmaßnahmen für eine landschaftsgerechte Einbindung der neuen Straße. Es werden umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen geplant zur Wiederherstellung der vom Vorhaben beeinträchtigten Werte und Funktionen. Dementsprechend werden für die 82 durch die Landschaftsschutzgebietsverordnung geschützten Gehölze, die aufgrund der Baumaßnahme entfernt werden müssen, ca. 384 Gehölze auf dem trassenbegleitenden Landschaftswall neu angepflanzt.

Auf dieser Grundlage hat die zuständige Naturschutzbehörde die Befreiungslage erklärt, so dass mit diesem Planfeststellungsbeschluss eine Ausnahme von den Vorschriften des § 20 BremNatSchG iVm den Schutzgebietsverordnungen zugelassen und Befreiung gemäß § 48 BremNatSchG gewährt wird, weil überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Befreiung erfordern.

#### **Ausnahme von den Vorschriften der Baumschutzverordnung vom 30.09.2004**

Für den Bau der A 281 BA 3/2 müssen 5 Bäume gefällt werden, die nach der Bremischen Baumschutzverordnung geschützt sind. Ein Ausgleich erfolgt durch die Neupflanzung von 15 Bäumen in Baumreihen und Alleen.

Auf dieser Grundlage hat die zuständige Naturschutzbehörde die Befreiungslage erklärt, so dass mit diesem Planfeststellungsbeschluss eine Ausnahme von den Vorschriften der Baumschutzverordnung zugelassen und Befreiung gemäß § 48 BremNatSchG gewährt wird, weil überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Befreiung erfordern.

## **VI**

### **Verträglichkeitsprüfung gemäß § 26 c BremNatSchG und § 34 BNatSchG**

Im Wirkraum des geplanten Neubaus der A 281 BA 3/2 liegen das EU-Vogelschutzgebiet „Niedervieland“ (DE 2918-401) sowie das gemeldete Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung „Niedervieland-Stromer Feldmark“ (DE 2918-370). Beeinträchtigungen dieser Gebiete in ihren Schutz- und Erhaltungszielen durch den Bau und Betrieb der Autobahn konnten nicht von vornherein ausgeschlossen werden, so dass gemäß § 26 c BremNatSchG und § 34 BNatSchG durch die zuständige Naturschutzbehörde eine Verträglichkeitsprüfung vorzunehmen war.

Grundlage dieser Prüfung waren die Verträglichkeitsstudien des Kieler Institutes für Landschaftsökologie (KifL) (Ordner 4, Unterlagen 12.6 und 12.7) für die o.a. NATURA 2000-Gebiete. Die Oberste Naturschutzbehörde kommt dabei zu folgenden Ergebnissen.

Aufgrund des Baues und Betriebes der A 281 3/2 ergeben sich unter Berücksichtigung der im LBP und der Einvernehmensklärung der Naturschutzbehörde dargestellten Minderungsmaßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des betroffenen EU-Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ (DE 2918-401) sowie des gemeldeten Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung „Niedervieland-Stromer Feldmark“ (DE 2918-370).

Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen entsprechen den jeweiligen Schutz- und Erhaltungszielen, soweit sie auf NATURA 2000 - Gebiete einwirken.

Kumulierende Wirkungen aufgrund anderer Pläne und Projekte sind hinsichtlich des BA 4 der A 281, des Baues der B 212n, des Neubaus der 380-kV-Freileitung Nr. 303/Abzweig Niedervieland, des B-Planes 1885 „Wohnbebauung Stellfeldsweg“ sowie der Windenergieanlagen Stromer Feldmark auf ihre Erheblichkeit hin überprüft worden. Dabei wird in den FFH-Verträglichkeitsstudien zum EU-VSG „Niedervieland“ sowie zum FFH-Gebiet „Niedervieland-Stromer Feldmark“ deutlich herausgearbeitet, dass sich unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen zur Schadensbegrenzung durch den Bau und Betrieb der A 281 3/2 auch unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens mit o.a. Plänen und Projekten keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Schutzgebietes „Niedervieland-Stromer Feldmark“ ergeben.

Desgleichen ist hinsichtlich des Vogelschutzgebietes „Niedervieland“ nicht die Kumulation ursächlich für das Überschreiten der Erheblichkeitsschwelle. Vielmehr führt allein der Neubau der B 212n zu erheblichen Beeinträchtigungen des besonderen Schutzgebietes DE 2918-401 „Niedervieland“. Die Verantwortung für die erforderliche Reduzierung und den Ausgleich für diese erheblichen Beeinträchtigungen sowie die Abwägung der einzelnen Belange kann und muss der Planung der B 212n vorbehalten bleiben. Der BA 3/2 der A 281 ist ein für sich selbst wirksamer Verkehrsabschnitt der geplanten Autobahneckverbindung A 281 zwischen A 1 und A 27. Der Anschluss an den 4. BA ist erforderlich, überschreitet zusammenbetrachtet mit dem BA 3/2 in seinen umweltrelevanten Auswirkungen aber nicht die Erheblichkeitsschwelle. Mithin bleiben durch diesen Planfeststellungsbeschluss keine unüberwindlichen Probleme für die Herstellung dieser Autobahneckverbindung unbewältigt.

Zusammenfassend hat die Oberste Naturschutzbehörde unter Berücksichtigung aller Vermeidungsmaßnahmen festgestellt, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen durch den Bau oder den Betrieb der A 281 3/2 zu erwarten sind. Die Verträglichkeit der geplanten Baumaßnahme mit den Erhaltungszielen des betr. Gebietes ist mithin gegeben.

## VII

### **Auflagen und Nebenbestimmungen**

#### **Informationspflichten**

Über den Beginn der Baumaßnahme sind die betroffenen Leitungsträger sowie der Bremische Deichverband am linken Weserufer frühzeitig zu unterrichten.

Die Bautermine und Verkehrszustände während der Bauzeit sind rechtzeitig mit dem Referat 54 (Baustellenkoordination) beim Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa abzustimmen.

#### **Kreuzungsvereinbarungen**

Außerhalb des Verfahrens sind mit der Stadtgemeinde Bremen die erforderlichen Vereinbarungen nach Bundesfernstraßenkreuzungsverordnung (FStrKrV) und Straßen-Kreuzungsrichtlinien (StrKR) abzuschließen.

## Kulturgüter

Im Trassenbereich des Bauabschnittes 3/2 befinden sich bedeutende archäologische Fundstätten. Zwei hochmittelalterliche Wurten stehen nach §§ 2, 3 des Bremischen Denkmalschutzgesetzes (BremDSchG) als geschütztes Kulturgut unter Denkmalschutz und sind unter Band I, Ziffer 31 und 32 in die Denkmalliste eingetragen.

Sie sind Teil eines Restes von mehreren Wurten, die das erstmals 1230 erwähnte Dorf Stelle gebildet haben, das sich hier bis zu seiner Aufgabe entlang des Mühlenhauser Fleets, dem Rest eines ehemaligen Weserarmes befunden hat. Zwei weitere Wurten liegen südlich der geplanten Trasse.

Der Vorhabenträger hat im Planungsverfahren nachvollziehbar dargelegt, dass eine Trassenverlegung zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der unter Schutz stehenden Kulturdenkmäler nicht möglich ist. Der Landesarchäologe stimmt der Aufhebung des Denkmalschutzes unter folgenden Voraussetzungen zu:

### Auflagen:

**Die betroffenen Wurten im Trassenbereich sind vor Beginn der Bauarbeiten im Rahmen einer umfassenden archäologischen Ausgrabung wissenschaftlich zu erforschen und zu dokumentieren.**

**Vor Beginn von Erdarbeiten jeglicher Art, insbesondere auch bei Altlasten- oder Baugrundsondierung, Kampfmittelsuche und -räumung ist eine vorherige Abstimmung mit dem Landesarchäologen erforderlich.**

Der Landesarchäologe wird entsprechend § 8 der Verordnung über die Unterschutzstellung von Kulturgütern und das Eintragungs- und Lösungsverfahren (BremGBI. Nr. 13, S. 133 f) die Aufhebung des Denkmalschutzes und die Löschung in der Denkmalliste vornehmen. Die Obere Denkmalschutzbehörde stimmt dem Verfahren zu.

## Bodenkontaminationen/Altlasten

Im Bereich der Anschlussstelle Strom befindet sich eine abfallrechtlich genehmigte Deponie mit Material aus dem ehemaligen Spülfeld C des Hafengebäudes. Das Spülfeld wurde seit 1960 zur Einspülung und Trocknung von Hafenschlick verwendet, anschließend mit Materialien aus LKW-Transporten aufgefüllt. 1996 wurde der nördliche Teil mit Mischböden aus dem GVZ aufgehöhht. Nach den dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa vorliegenden Untersuchungen kommen in dem betreffenden Bereich nur sehr vereinzelt Schadstoffkonzentrationen vor. Der Auswertung der Grundwasseruntersuchungen ist für den Bereich der Kammer C keine signifikante Beeinflussung des Grundwasserleiters zu entnehmen.

Die für die Herstellung der A 281 3/2 erforderlichen Arbeiten im Bereich der Kammer C sind so auszuführen, dass sowohl die Entwässerung und die Standsicherheit in allen Bereichen gewährleistet ist als auch die Abschlussplanung für die Deponie nicht beeinträchtigt wird. Alle die Deponie tangierenden Bauarbeiten sind daher im Vorwege der für diesen Bereich zuständigen bremenports dredging GmbH zur Kenntnis vorzulegen.

Sofern schadstoffbelasteter Hafenschlick ausgekoffert werden muss, sind die folgenden Auflagen und Hinweise zum Bodenschutz zu beachten.

## Bodenschutz

Folgende Auflagen sind zu beachten:

1. Es ist darauf zu achten, dass die vorhandenen Weichschichten nicht durchörtert werden. Es dürfen keine hydraulischen Kurzschlüsse zum Grundwasserleiter entstehen (z.B. sind Rüttelstopfen nicht erlaubt)
2. Die Dammböschungen sind mit anstehendem bindigem Material abzudecken, um den Versiegelungseffekt durch die asphaltierten Flächen zu erweitern.
3. Der Anteil des nach oben ausgepressten Porenwassers ist aktiv zu fassen und gezielt abzuleiten

Folgende Hinweise sind zu beachten:

Beim Auf- und Einbringen von Materialien auf oder in Böden im Rahmen des genehmigten Bauvorhabens (einschließlich Bodenaushub) sind die Anforderung der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) sowie der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) - Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen, Technische Regeln - in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.

Sollten sich wider Erwarten weitergehende Anhaltspunkte für Verunreinigungen des Bodens oder des Grundwassers in der Vorbereitung oder Durchführung der Baumaßnahme ergeben, so ist dieses unverzüglich dem Bodenschutzreferat beim Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa gemäß § 3 (1) Bremisches Bodenschutzgesetz (BremBodSchG) mitzuteilen (Tel.: 361 5352, Fax: 496 5352, E-Mail: Ulrich.Wessel@umwelt.bremen.de bzw. Vertreter/in oder Nachfolger/in im Amt).

Das bei der Baumaßnahme anfallende kontaminierte Material ist ordnungsgemäß zu entsorgen (Verwertung oder Beseitigung). Im Falle einer anstehenden Entsorgung ist der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Referat Abfall- und Kreislaufwirtschaft (Tel.: 361 59352) zu benachrichtigen.

## **Wasserwirtschaft**

Von Seiten des Deichverbandes am linken Weserufer wurden Forderungen geltend gemacht und Einwendungen erhoben, bezüglich derer Einvernehmen mit dem Vorhabenträger hergestellt werden konnte. Die Belange des Deichverbandes sind dementsprechend bei der Ausführungsplanung und der Bauausführung zu berücksichtigen. Die erforderlichen Ablösevereinbarungen sind abzuschließen.

Bei allen Baumaßnahmen, die Gewässer und Anlagen des Verbandes betreffen, insbesondere bei der Anlage des neuen Mühlenhauser Fleetes und der Umgestaltung der Grabensysteme südlich des Fleetes sowie der Herstellung von Durchlässen und Brücken ist der Verband rechtzeitig zu informieren bzw. die Maßnahmen im Einzelnen mit ihm abzustimmen.

Zu Unterbrechungen der Gewässerdurchgängigkeit darf es zu keinem Zeitpunkt kommen.

## **Leitungen**

Von Seiten der swb Netze GmbH&Co.KG wurden folgende Auflagen geltend gemacht, deren Einhaltung vom Vorhabenträger zugesagt wurde:

Für die Unterbringung der Versorgungsleitungen sind ausreichend Trassen nach DIN 1998 einzuplanen. Bei Aufstellung und Ausführung von Straßenausbauplänen ist ein Sicherheitsabstand von ca. 2 m zwischen Baumachse und Versorgungsleitung einzuhalten. Ein Überpflanzen der Versorgungsleitungen mit Bäumen wird von der swb abgelehnt. In diesem Zusammenhang findet die „Vereinbarung über Maßnahmen zum Schutz von Bäumen, Baumpflanzungen und Versorgungsleitungen im Bereich öffentlicher Straßen und Plätze“ vom 30.08./01.09.1988 Anwendung.

Der Planfeststellungsinhaber hat sicherzustellen, dass der bauausführende Auftragnehmer die Beschaffung des kompletten Planwerks aller Versorgungseinrichtungen der swb inkl. Hausanschlussleitungen aller Gewerke zeitnah zur Bauausführung bei der zuständigen Netzauskunft tätigt und vorhält. Die Forderungen der Schutzanweisungen für Versorgungseinrichtungen der swb Netze GmbH&Co.KG sind zu beachten und einzuhalten.

Darüber hinaus ist der Deutschen Telekom AG hinsichtlich der betroffenen Telekommunikationslinien zugesagt worden, einen Bauablaufzeitenplan aufzustellen und unter Berücksichtigung der Belange der Deutschen Telekom AG abzustimmen, damit die benötigte Vorlaufzeit für Baumaßnahmen von mindestens 4 Monaten zur Verfügung steht. Die geforderten zwei Kabelrohre PVC DN 110 im Zuge des BW Stromer Landstraße sind bei der Entwurfsplanung der Brücke zu berücksichtigen.

Ferner ist die Telekommunikationstrasse der EWE Netz GmbH, die die A 281 3/2 in Höhe Stellfeldsweg kreuzt, bei der weiteren Ausführungsplanung und im Rahmen der Bauausführung zu beachten.

Rechtzeitig vor Baubeginn ist durch Querstiche bzw. Probeschachtungen zu überprüfen, ob eine ausreichende Deckung für den Überbau dieser Trasse vorhanden ist.

Des Weiteren ist hinsichtlich der 380-kV-Leitung, Abzweig Niedervieland, der E.ON Netz GmbH das folgende zu beachten: Die Breite des Freileitungsschutzbereiches für die 380-kV-Leitung beträgt max. 80 m, d.h. jeweils 40 m von der Leitungsachse nach beiden Seiten. Der geplante Bewuchs auf dem südlich der Autobahn gelegenen Erdwall ist in der Höhe so zu begrenzen, dass der Sicherheitsabstand im Freileitungsbereich zu den Leiterseilen mind. 5 m beträgt. Die max. Aufwuchshöhe beträgt 11 m über NN. Bei der Bauausführung - insbes. beim Aufbringen der Gelände-Vorbelastung - im Schutzbereich der Hochspannungsfreileitung ist der nach DIN VDE 0105-100 vorgeschriebene Mindestabstand beim Arbeiten in der Nähe unter Spannung stehender Teile einzuhalten. Die max. Arbeitshöhe beträgt 11 m über NN. Das Merkheft für Baufachleute „Wichtige Hinweise zum Schutz der Leitungen vor Schäden durch Bauarbeiten und zur Verhütung von Unfällen“ ist an das bauausführende Unternehmen weiterzugeben. Auf die von den Berufsgenossenschaften herausgegebenen Richtlinien „Sicherheitsabstände bei der Durchführung von Arbeiten in der Nähe von elektrischen Freileitungen“ und auf die Unfallverhütungsvorschrift „Bauarbeiten (VBG 37)“ der Bauberufsgenossenschaft Hannover ist explizit hinzuweisen.

Im Bereich der AS Bremen-Strom sind die erforderlichen Kabelleerrohre und Kabelrohrkreuzungen für eine signaltechnische Sicherung der Knotenpunkte in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

Eine vorhandene Schmutzwasser-Druckrohrleitung (DN 150 auf Kunststoff im Stahlrohr) kreuzt bei Bau Km 8+050 die A 281 3/2. Während der Bauphase sind geeignete Schutzmaßnahmen zu ergreifen, die Beschädigungen an der Druckrohrleitung ausschließen. Nach Beendigung der Erdarbeiten ist vor den Straßenoberbauarbeiten eine Druckprobe durchzuführen.

## **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.

Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass die Zufahrten zu den Grundstücken für den Rettungs- sowie den Lösch- und Hilfeleistungsdienst ständig erreichbar sein müssen.

Die Löschwasserversorgung in dem Bereich ist ständig aufrecht zu erhalten.

## **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. Für den Fall, dass Schäden nicht ausgeschlossen werden können, ist zur Sicherung des Nachweises von eventuell durch die Baumaßnahme hervorgerufenen Schäden vor Baubeginn auf Kosten des Vorhabenträgers eine Beweissicherung durch einen Sachverständigen durchzuführen. Die genaue Festlegung des zu untersuchenden Einwirkungsbereiches erfolgt in einvernehmlicher Abstimmung mit dem Vorhabenträger durch den Sachverständigen.

Für die Bauzeiten-, Betriebs- und Ablaufpläne sind die BaumschutzVO und § 30 des BremNatSchG zu beachten sowie generell die Belange der im betr. Bereich brütenden Vögel und laichenden Fische und Amphibien.

## **Immissionsschutz**

Zum Schutz der Umwelt vor schädlichen Einwirkungen durch Emissionen und Immissionen von Staub, anderen Luftschadstoffen, Lärm und Erschütterungen und zur Vorbeugung des Entstehens dieser schädlichen Umwelteinwirkungen sind die einschlägigen Bestimmungen des Bundes-

Immissionsschutzgesetzes, der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) sowie der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm in den zum Zeitpunkt der Bauausführung geltenden Fassungen zu beachten.

Es ist zu beachten, dass im Gegensatz zur TA Lärm die Nachtzeit nach der o.a. Allgemeinen Verwaltungsvorschrift bereits um 20 Uhr beginnt und bis 7 Uhr dauert. In dieser Zeit sind unter Beachtung der Regelung dieser Verwaltungsvorschrift bis zu 15 dB(A) weniger Immissionen zulässig als am Tage.

Darüber hinaus ist die „Richtlinie für die Konkretisierung immissionsschutzrechtlicher Betreiberpflichten zur Vermeidung und Verminderung von Staub-Emissionen durch Bautätigkeit“ des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr Bremen zu beachten und den Ausschreibungsunterlagen für die Baumaßnahme als Anlage zur Leistungsbeschreibung beizufügen. Mit Abgabe des Angebotes haben sich die Baufirmen zu verpflichten, die im Land Bremen geltende Richtlinie zu beachten, falls sie den Auftrag erhalten. Der Auftraggeber hat darauf hinzuwirken, dass der Auftragnehmer vor Aufnahme entsprechender Tätigkeiten alle nach dem Stand der Technik möglichen Maßnahmen ergreift, um die Staubentwicklung auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

Für die Zeit der Baudurchführung findet die Baustellenverordnung in der dann geltenden Fassung Anwendung.

Im Rahmen der Baudurchführung ist auszuschließen, dass Materialtransporte (Voll- und Leerfahrten zum Transport von Sand, Boden, Beton, bituminöses Material) von und nach Westen (zur Landesgrenze Bremen/Niedersachsen) über die Stromer Landstraße erfolgen. Entsprechende Regelungen sind in die Ausschreibungen und Verträge mit den bauausführenden Firmen aufzunehmen.

§ 22 BImSchG ist zu beachten, insbesondere auch hinsichtlich vorsorglicher Maßnahmen zur Verminderung von Partikeln/Feinstaub. Danach sind schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen sind auf ein Mindestmaß zu beschränken. Es obliegt dem Vorhabenträger in Zusammenarbeit mit den ausführenden Unternehmen die Staubentwicklung durch entsprechende organisatorische wie auch technische Maßnahmen auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Sollten die Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV für PM 10 (Feinstaub) trotz dieser Maßnahmen nicht eingehalten werden, ist in Absprache mit der Gewerbeaufsicht des Landes Bremen zu klären, ob weitergehende Maßnahmen notwendig sind.

## **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 nicht überschritten werden.

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

## **Bauablaufplanung, Landschaftspflegerische Begleitplanung**

Vor Ausschreibung der Kompensationsmaßnahmen sind Ausführungspläne im jeweils geeigneten Maßstab, Bauzeiten- und Bauablaufpläne sowie ein Baubetriebsplan einvernehmlich mit der Naturschutzbehörde beim Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa abzustimmen. Eine ökologische Baubegleitung ist vorzusehen, insbes. für alle Baumaßnahmen bei der Verlegung des Mühlenhauser Fleetes.

Spätestens vier Wochen vor Beseitigung oder Rückschnitt von Gehölzen, die nach der Baumschutzverordnung geschützt sind, sind die Maßnahmen dem Ortsamt, dem Polizeirevier und der Naturschutzbehörde schriftlich anzuzeigen. Umfang und Zeit von Rodungsarbeiten sowie von Bauarbeiten im Vorhabenbereich sind mit der Naturschutzbehörde rechtzeitig vor Baubeginn vor Ort festzulegen oder in einem Baustellenablaufplan darzustellen.

Zu erhaltene Gehölze sind im Kronen- und Wurzelbereich während der Bauarbeiten durch geeignete Maßnahmen zu schützen.

Mit der Baustelleneinrichtung sowie dem Baubetrieb darf grundsätzlich nur außerhalb der Vogelbrutzeit begonnen werden; Details hierzu sind einvernehmlich mit der Naturschutzbehörde zu regeln.

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 abzustimmen.

Die Unterhaltung und Pflege der Kompensationsflächen sind auf Dauer zu sichern.

Eventuell während der Bauausführung erforderlich werdende zusätzliche und nicht vorhersehbare naturschutzrechtliche Genehmigungen, Erlaubnisse oder Befreiungen sind im Einzelfall ggf. direkt bei der zuständigen Naturschutzbehörde zu beantragen und werden direkt von dort beschieden.

Die Naturschutzbehörde hat ihr Einvernehmen gemäß § 13 (3) Bremisches Naturschutzgesetz unter folgenden Bedingungen erteilt, die somit Bestandteil der einzuhaltenden Auflagen werden:

Außerhalb der für die Flächen-Inanspruchnahme in der Planunterlage 12.1 beschriebenen Flächen dürfen im EU-Vogelschutzgebiet „Niedervieland“ (DE 2918-401) und dem FFH-Gebiet „Niedervieland-Stromer Feldmark“ (DE 2918-370) keine Baustellen, Baustraßen oder Lagerflächen eingerichtet werden.

Die technische Ausführung der fischpassierbaren Wehre im Mühlenhauser Fleet ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Naturschutzbehörde anzustimmen.

Zur Verlegung des Mühlenhauser Fleetes ist im Rahmen der Ausführungsplanung ein Bauablaufplan unter Berücksichtigung der im LBP benannten naturschutzfachlichen Rahmenbedingungen vorzulegen.

Gewässer in den Dreiecksflächen, die heute im Norden an das vorhandene Mühlenhauser Fleet angeschlossen sind, müssen künftig von Süden aus dem neuen Mühlenhauser Fleet zugewässert werden können. In den trassennahen Ausgleichsflächen wird zur Erreichung der Entwicklungsziele die bisherige landwirtschaftliche Nutzung aufgegeben, zu der Maßnahmenherstellung muss daher auch die Herstellung und Unterhaltung einer Abgrenzung zu benachbarten Grünlandflächen (Zäune oder Randgräben) gehören.

Zur Beweissicherung der Wirksamkeit der Vermeidungsmaßnahmen im FFH-Gebiet „Niedervieland-Stromer Feldmark“ (DE 2918-370) sind mit Rechtskraft der Planfeststellung bis 2013 jährlich im Mühlenhauser Fleet, im Grabensystem der Stromer Feldmark und des Wiedbroks zur Beurteilung der Entwicklung der Vorkommen des Steinbeißers (*Cobitis taenia*) und des Schlammpeitzgers (*Misgurnus fossilis*) Bestandserhebungen an noch abzustimmenden Probestrecken durchzuführen.

Die Lage, Ausformung und der Umfang der geplanten Blänken im Park links der Weser muss im Rahmen der Ausführungsplanung nach Vorlage eines Höhenaufmaßes der Flächen und Aufzeichnungen über die Grabenwasserstände mit der Naturschutzbehörde abgestimmt werden. Hierzu sind zuvor geeignete Pegel im Grabensystem einzurichten. Sofern die Aufzeichnung der Grabenwasserstände in der Kompensationsfläche im Park links der Weser in den nächsten zwei Jahren ergibt, dass die Zuwässerung mit der vorhandenen Pumpe am Bewässerungszuleiter Rethriehen für ganzjährig stabile Grabenwasserstände nicht ausreicht, wird der Vorhabenträger verpflichtet, die Pumpe durch eine leistungsfähigere zu ersetzen.

Die Erklärung des Einvernehmens zu den Maßnahmen „Kreuzdeich“ erfolgt vorbehaltlich der Bestätigung der im LBP dargestellten Kompensationsziele und Bilanzierung in dem wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren für diese Maßnahme.

Für die Kompensationsmaßnahmen im Blockland (EB 1-3), im Park links der Weser (AP1) sowie für die trassennahen Flächen AO2, AO3, AO4 und AO5 sind Ausführungsplanungen rechtzeitig aufzustellen und mindestens einen Monat vor dem Beginn der Herstellung der jeweiligen Maßnahmen der Naturschutzbehörde zur Abstimmung vorzulegen. Im Rahmen der Ausführungsplanung sind umsetzungswürdige Bestände der Gewässer- und Ufervegetation im Eingriffsbereich zu ermitteln und ihre Umsetzung in die Ausgleichsflächen einzuplanen.

Ausführungs- und Pflegeplanungen zu Kompensationsmaßnahmen innerhalb von Naturschutzgebieten sowie in NATURA-2000-Gebieten, die nach § 26 b BremNatSchG geschützt oder noch zu schützen sind, sind einvernehmlich mit der Naturschutzbehörde abzustimmen.

Vor Beginn der Umlegung des Mühlenhauser Fleetes und der Herstellung der Kompensationsmaßnahmen ist mit der Naturschutzbehörde jeweils eine Baubesprechung durchzuführen. Weitere Baubesprechungen sind während der Bauarbeiten nach Bedarf vorzunehmen.

Der Beginn der Bauarbeiten für die Kompensationsmaßnahmen im Blockland und im Park links der Weser ist der Naturschutzbehörde sowie den zuständigen Ortsämtern und Polizeirevieren jeweils 10 Werktage vorher schriftlich anzuzeigen.

Die Herstellung der Kompensationsmaßnahmen im Blockland und im Park links der Weser muss außerhalb der Brutzeit der Wiesenvögel (15.03.-15.06.) erfolgen. Die Herstellung aller Kompensationsmaßnahmen außerhalb des Trassenbereichs ist, soweit möglich, mindestens zeitgleich zu der Herstellung der Trasse durchzuführen.

Potentielle Nistplätze von besonders oder streng geschützten Vogelarten, die im Zuge der Baumaßnahmen nicht erhalten werden können, müssen rechtzeitig vor Beginn der Brutzeit beseitigt werden (z.B. Gehölze, Gewässer).

In allen für das Vorhaben zu beseitigenden Gräben und im Mühlenhauser Fleet sind vor der Verfüllung oder Verlegung Ab- und Scheuchfischungen erforderlich. Der genaue Zeitpunkt der Ab- und Scheuchfischungen ist mit der Naturschutzbehörde abzustimmen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bei Temperaturen um den Gefrierpunkt die Effektivität der Elektrofischungen nicht gegeben ist. Sofern die geborgenen Fische in Gewässer im NATURA-2000-Gebiet „Niedervieland-Stromer Feldmark“ eingesetzt werden sollen, ist dazu die Zustimmung der Naturschutzbehörde einzuholen.

Zur dauerhaften Sicherung der Kompensationsziele sind durch den Vorhabenträger die dafür erforderlichen Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen sicherzustellen. Die Naturschutzbehörde ist darüber zu unterrichten, wem diese Aufgaben übertragen werden. Sofern diese Flächen in Schutzgebieten liegen, gelten für diese Arbeiten die Bestimmungen der Schutzverordnungen und die zu deren Umsetzung aufgestellten Pflege-, Entwicklungs- und Bewirtschaftungspläne.

Um die angestrebten Kompensationsziele für die im LBP dargestellten Flächen mit Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen sowie mit Schutz- und Entwicklungsmaßnahmen für die besonders und streng geschützten Arten erreichen und sichern zu können, sind jeweils für die Einzelgebiete Pflegepläne zu erstellen. Die Pflegepläne sind spätestens zum 31. Januar des auf die Herstellung der Maßnahme folgenden Jahres der Naturschutzbehörde zur Abstimmung vorzulegen. Darin sind die zur Entwicklung der Kompensationsziele erforderlichen Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen, Begleituntersuchungen und Funktionskontrollen darzustellen. Für alle Kompensationsflächen mit landwirtschaftlicher Nutzung sind in den Pflegeplänen auch die Anforderungen an das Gebietsmanagement zur Überwachung der Nutzungsaufgaben (wie Viehdichte und Nachmahdverpflichtungen) festzulegen. Auf der Grundlage der Pflegepläne sind in einem Zeitraum von 15 Jahren jährlich die erforderlichen Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen darzustellen und bis zum Beginn der Vegetations- und Nutzungsperiode (1. März) mit der Naturschutzbehörde abzustimmen. In diesem Zeitraum ist eine Dokumentation der im laufenden Jahr durchgeführten Maßnahmen und Ergebnisse von Kontrollen jeweils zum Jahresende der Naturschutzbehörde vorzulegen.

Zur Kontrolle der Entwicklung der Kompensationsziele sind Brutvogelkartierungen in mehrjährigen Intervallen in einem Zeitraum von 10 Jahren auf den Flächen mit dem Ziel „Wiesenvogelschutz“ und „Röhrichbrüter“, Vegetationskartierungen in mehrjährigen Intervallen in einem Zeitraum von 15 Jahren auf den Flächen zur Grünlandentwicklung durchzuführen. Darüber hinaus ist die Entwicklung der umgesetzten Wasser- und Ufervegetation im Folgejahr nach der Umsetzung zu kontrollieren. Die Graben-Wasserstände in der Kompensationsfläche im Park links der Weser sind mindestens während der Brutzeit der Wiesenvögel von Mitte März bis Mitte Mai zu kontrollieren. Die Einhaltung der Nutzungsaufgaben zur Nutztierdichte ist mindestens von März bis Mitte Juni zu kontrollieren sowie im Falle der Erstnutzung im Jahr durch Mahd der Mahdzeitpunkt. Die Nachnutzung im Herbst ist auf allen Flächen zu kontrollieren. Die Inhalte, Häufigkeit und der räumliche Umfang der Untersuchungen ist in den Pflegeplänen zu regeln.

Für die Kompensationsflächen mit landwirtschaftlicher Nutzung soll ein flexibles Flächenmanagement etabliert werden, das es ermöglicht, z.B. auf die Belange der Bewirtschafter, auf Witterungsschwankungen oder aktuelle Populationsentwicklungen der Wiesenvögel zu reagieren. Von den im LBP festgelegten Nutzungsaufgaben für die Grünlandflächen kann dann abgewichen werden, wenn und soweit die naturschutzfachlichen Ziele dies erlauben. Voraussetzung für die Durchführung eines flexiblen Flächenmanagements sind managementbegleitende Beobachtungen von Wiesenbrutvögeln und die Benennung jeweils eines ortskundigen Ansprechpartners mit Entscheidungskompetenz im praktischen Biotopmanagement für die Landwirte.

Sofern festgestellt wird, dass durch das Vorhaben weitergehende erhebliche Beeinträchtigungen verursacht werden, sind im Natura 2000-Gebiet und für besonders und streng geschützte Arten weitere landschaftspflegerische Maßnahmen festzulegen, um die Erhaltungsziele zu gewährleisten und Verschlechterungen für die Lebensräume und Populationen zu vermeiden.

Nach Erreichen des angestrebten Ausgleichszustandes, spätestens jedoch nach 15 Jahren ist ein Gesamtbericht über die Maßnahmen zu erstellen und der Naturschutzbehörde vorzulegen.

## VIII

### Begründung

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Der Neubau der Bundesautobahn A 281, Bauabschnitt 3/2 im Abschnitt zwischen Merkurstraße und Stromer Landstraße 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 BremWG i.V.m. § 14 WHG ist auch über die Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis im Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden.

Mit Schreiben vom 19.09.2006 hat das Amt für Straßen und Verkehr dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr die Planunterlagen für den Neubau der Bundesautobahn A 281, Bauabschnitt 3/2 im Abschnitt zwischen Merkurstraße und Stromer Landstraße zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zugeleitet. Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 20. November 2006 bis zum 19. Dezember 2006 einschließlich in der Bibliothek der Bremischen Bürgerschaft sowie in den Ortsämtern Neustadt/Woltmershausen, Strom und Blockland 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. Allerdings war der letztmögliche Zeitpunkt für das Erheben von Einwendungen mit einem falschem Datum angegeben, statt 03.01.2007 war der 3. Januar 2006 angegeben.

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 Planungsgrundsätze, 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 Wirtschaftsansiedlung.

gen. Der Neubau der Bundesautobahn A 281, Bauabschnitt 3/2 im Abschnitt zwischen Merkurstraße (B 212n) und Stromer Landstraße hat für die Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Bremen höchste Priorität.

Der Bau der A 281 ist eine für Bremen sehr wichtige Bundesfernstraßenmaßnahme der Bundesrepublik Deutschland. Sie stellt zukünftig die nordwestliche Eckverbindung zwischen den vorhandenen Bundesautobahnen A 1 und A 27 auf bremischem Stadtgebiet dar. Ziel der A 281 ist neben der Entlastung der A 1 und A 27 mit dem Bremer Kreuz die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, und in der Folge damit auch der Wohn- und Umweltsituation, im Zuge der großen Verkehrsachsen Senator-Apelt-Straße/Neuenlander Straße/Kattenturmer Heerstraße.

Die Linienbestimmung nach § 16 FStrG für den 1. bis 4. BA der Autobahneckverbindung A 281 mit Netzschluss über den Autobahnzubringer Arsten erfolgte 1984. Die A 281 ist in fünf Bauabschnitte unterteilt worden. Der 1. BA steht seit 1995 unter Verkehr. Die BA 2/1 und 3/1 sind planfestgestellt und befinden sich im Bau. Die BA 2/2 und 3/2 sowie die Weserquerung (BA 4) sind im Bundesverkehrswegeplan (2003) in den vordringlichen Bedarf eingestuft.

Darüber hinaus gehört die A 281 „Eckverbindung in Bremen“ zu den als besonders wichtig eingestuften Vorhaben des vordringlichen Bedarfs, die in der Anlage zu § 17e (1) FStrG als Bundesfernstraßen mit erstinstanzlicher Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes aufgelistet sind (Artikel 2 des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungsverfahren für Infrastrukturvorhaben vom 9.12.2006).

## IX

### **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 Fassung vom 09. Mai 2003 (Brem.GBl.S. 219) geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 18.10.2005 (Brem.GBl.S.547).

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 vom 25. Juni 2005 (BGBl. Teil I. Nr. 37, Seite 1757, 2797), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 21.12.2006 (BGBl. IS. 3316), wurden beachtet.

Nach § 2 Abs. 1 Satz 2 UVPG sind die Auswirkungen auf die umweltbezogenen Schutzgüter zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten (Umweltverträglichkeitsprüfung). Gemäß § 11 UVPG ist eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens zu erarbeiten. Mit dieser Darstellung ist nach Nr. 0.5.1.1 UVPVwV der entscheidungserhebliche Sachverhalt für die Erfüllung gesetzlicher Umweltaanforderungen festzustellen. Die behördlichen Stellungnahmen sowie die Äußerungen der Öffentlichkeit sind zu berücksichtigen. Erforderliche Änderungen und Ergänzungen aufgrund behördlicher oder privater Stellungnahmen wurden berücksichtigt und ggf. ergänzt.

Mit Schriftsatz vom 11. Juli 2007 hat die Anhörungsbehörde die zusammenfassende Darstellung gemäß § 11 UVPG erstellt und das Benehmen mit dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa (Verfahrensleitstelle) hergestellt.

Nach der auf Grundlage der zusammenfassenden Darstellung erstellten Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG ist das Vorhaben zulässig und konnte in der vorliegenden Form festgestellt werden.

**X****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 angrenzenden Wohngebieten ebenfalls soweit wie möglich reduziert. Der baubedingte Verkehr im öffentlichen Straßennetz wird auf möglichst kurzem Weg übergeordnete Verkehrswege anfahren, um Lärm- und Luftbelastungen der Anwohner zu begrenzen. Im Rahmen der Baudurchführung wird ausgeschlossen, dass Materialtransporte (Voll- und Leerfahrten zum Transport von Sand, Boden, Beton, bituminöses Material) über die Stromer Landstraße erfolgen. Entsprechende Regelungen werden im Rahmen der Verträge mit den bauausführenden Firmen aufgenommen.

Die Beeinträchtigungen sind zeitlich begrenzt und werden durch die verfügbaren Nebenbestimmungen soweit wie möglich verhindert oder auf ein den Umständen entsprechendes Mindestmaß minimiert. Insgesamt wird sich die Situation nach Abschluss der Bauarbeiten deutlich verbessern, so dass die Belästigungen der Anwohner für die Dauer der Bauzeit tolerierbar sind.

**1.2 Auswirkungen durch Lärm**

Gesetzliche Umwelanforderungen zur Bewertung sind die §§ 41, 42 und 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 9. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2819).

Bewertungskriterien sind die Anforderungen der gemäß § 43 BImSchG erlassenen Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146) sowie der RLS 90.

**Gesamtlärmbetrachtung****Aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen**

Durch den Neubau der A 281 BA 3/2 kommt es in Teilen der angrenzenden Gebiete zu erhöhten Lärmimmissionen. Nördlich der Trasse der geplanten A 281 befindet sich ein ausgedehntes Gewerbegebiet (GVZ-Güterverkehrszentrum), im südlichen Bereich an der Stromer Landstraße ist ausnahmslos Wohnbebauung vorzufinden. Aufgrund des Abstandes der Bebauung im Zuge der Stromer Landstraße zur geplanten Neubautrassen der A 281 wurden unter Berücksichtigung der gesetzlichen Bestimmungen mit den dazu ergangenen Verordnungen keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen vom Vorhabenträger geplant, da der Ansatz der Verkehrsmengen für den Prognosehorizont und die schalltechnischen Berechnungen den vgl. aktiven Schallschutz nicht erforderlich machen. Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen würden außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen, Berechnungsgrundlage Verkehrsprognose für das Jahr 2015, sind daher lediglich passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß den Unterlagen 11.0, 11.1, 11.2, 11.3 und 11.4 vorgesehen. Anspruch auf Objektschutzmaßnahmen besteht dem Grunde nach nur an zwei Gebäuden an der Stromer Landstraße, sofern die Umfassungsbauteile der entsprechenden Gebäude nicht ausreichend sind.

Die geplante Maßnahme entspricht insgesamt den Anforderungen der §§ 41, 42 und 50 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV). Die in § 2 der Verkehrslärmschutzverordnung bestimmten Immissionsgrenzwerte werden 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 soweit 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 (22. BImSchV) vom 11. September 2002 (BGBl. I S: 3626) zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20. Juli 2004 (BGBl. I S. 1625).

Die durchgeführten Schadstoffuntersuchungen der Parameter

- Benzol-Gesamtbelastung (Jahresmittelwert)
- NO<sub>x</sub>-Gesamtbelastung (Jahresmittelwert)
- NO<sub>2</sub>-Gesamtbelastung (Jahresmittelwert)
- NO<sub>2</sub>-Gesamtbelastung (1Stundenmittel mehr als 18mal)
- Partikel (PM10) (Jahresmittelwert)
- Partikel (PM10) (Tagesmittelwert mehr als 35mal)

wurden anhand der Immissionssituation von Luftschadstoffen unter Berücksichtigung der Vorbelastung und der zu erwartenden Verkehrszahlen für den BA 3/2 ermittelt und bewertet. Die Berechnung der Luftschadstoffbelastung erfolgte gemäß Merkblatt für Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS 02, geänderte Fassung von 2005) der Bundesanstalt für Straßenwesen. Den Berechnungen liegt die Annahme einer durchgängigen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h zugrunde. Der bepflanzte Landschaftswall südlich der Trasse wurde nicht berücksichtigt, so dass die maximal mögliche Belastung ermittelt wurde.

Der zukünftige Verkehr auf der A 281 Bauabschnitt 3/2 führt im Untersuchungsraum zu einer neuen Gesamtmission. Geringfügige Belastungserhöhungen sind im unmittelbaren Bereich des Trassenumfelds und im Bereich des Güterverkehrszentrums zu erwarten.

Die Ergebnisse nach der Berechnung lassen sich dahingehend zusammenfassen, dass lediglich eine Überschreitung der Jahresmittelwerte nur bei NO<sub>2</sub> (Stickstoffdioxid) direkt auf der Fahrbahn geschieht.

- Auf der Fahrbahn wird der 1 h-Mittelwert für NO<sub>2</sub> 20 mal überschritten. Zulässig sind 18 Überschreitungen im Kalenderjahr. Für die Grenze der Stundenmittelwert-Überschreitungen ist in der 22. BImSchV eine Toleranzmarge vorgesehen.  
Bei Inkrafttreten dieser Richtlinie greift eine lineare Reduzierung der Grenzwerte. Erst im Jahre 2015 gilt der Grenzwert von 200 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub>, der nicht öfter als 18 mal überschritten werden darf.  
Gleiches gilt im Jahre 2015 für die 40 µg/m<sup>3</sup> als Grenzwert für den Jahresmittelwert NO<sub>2</sub>.
- PM 10 (Feinstaub) wird 31 mal überschritten. Zulässig sind 35 Überschreitungen im Kalenderjahr. In 40 m Entfernung wird der 24 h-Mittelwert lediglich 16 mal überschritten.
- Der gleitende 8 h-CO-Mittelwert beträgt auf der Fahrbahn 130 µg/m<sup>3</sup> (1% des Beurteilungswertes von 10.000 µg/m<sup>3</sup>) In 40 m Entfernung von der Trasse beträgt der Wert 50 µg/m<sup>3</sup>.

Nach Allem bleibt festzustellen, dass nur der Grenzwert für NO<sub>2</sub> um ca. 3,5% direkt auf der Fahrbahn überschritten wird. Bei allen weiteren Schadstoffen und allen weiteren, betrachteten Entfernungen von 0 m, 40 m, 150 m und 200 m vom Fahrbahnrand gemessen, werden die gültigen Grenzwerte, bezogen auf das Jahresmittel, eingehalten. Im Bereich der Bebauung werden die Grenzwerte eingehalten (Unterlage 12.8 Umweltverträglichkeitsstudie Seite 57 und 58, Tabelle 14 und 15).

Gravierende Luftqualitätsprobleme sind daher nicht zu erwarten.

### 2. Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen

Gesetzliche Umwelanforderungen 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 und § 26c BremNatSchG sowie § 34 BNatSchG.

Bewertungskriterium ist die Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen.

Gemäß gutachterlicher Stellungnahme der Naturschutzbehörde vom 09. März 2005 (Anlage 12.5, Ordner 3), stellt das Vorhaben einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne der vg. Gesetze dar.

Der überwiegende Teil des Untersuchungsgebietes (UG) besteht aus großen, intensiv genutzten Grünlandarealen. An der Stromer Landstraße und nach Südosten hin werden auch Siedlungsbereiche mit eingeschlossen. Das Grünland verfügt über ein dichtes Grabennetz. Die Grünlandflächen sind so gut wie gehölzfrei. Lediglich an wenigen Stellen finden sich einige Gehölzgruppen. Im besiedelten Bereich entlang der Stromer Landstraße sind nur begrenzt wertvolle Biotope vorhanden. Im östlichen Teil des UG befindet sich ein Übergangsbereich von einzelnen Häusern bzw. besiedeltem Bereich hin zur freien Landschaft mit Wiesen, Gehölzbeständen, Teichen usw. Durch die vorhandenen Straßen und Eisenbahnlinien ist dieses Gebiet stark zerschnitten, was die Besiedlung durch bestimmte Organismengruppen stark einschränkt.

Im Rahmen der Kartierung der Biotoptypen im UG wurde eine Reihe von Arten der Roten Liste, vor allem im Grabensystem und in den naturnahen Gewässern, aufgefunden.

Kartiert wurden 26 Arten der gefährdeten Farn- und Blütenpflanzen.

Im Grabensystem der Stromer Feldmark wurden gefährdete Arten, wie z.B. Schlammpeitzger, Steinbeißer, Ukelei etc. vorgefunden. Ebenso wurden diese gefährdeten Arten im Mühlenhauser Fleet nachgewiesen. Die Stromer Feldmark hat insbesondere für den Steinbeißer eine hohe Bedeutung. Wichtig ist dabei das Mühlenhauser Fleet. Über das Fleet finden Ortswechsel der Tiere in das abgeschlossene Grabensystem statt.

Hinsichtlich von Vogelarten haben die Rastvögel im Eingriffsraum nur eine geringe Bedeutung. Es konnten aber 58 – 60 Brutvogelarten im UG nachgewiesen werden, von denen 14 Arten in der bundesdeutschen und/oder niedersächsischen Roten Liste aufgeführt sind.

Das Artenspektrum der Amphibien und Libellen im UG kann als vollständig bezeichnet werden und ist mit anderen Grünland-Grabensystemen im Bremer Raum vergleichbar.

Am nördlichen Rand des UG wurde zusätzlich ein Rufplatz der gefährdeten Kreuzkröte festgestellt. Es werden anlagebedingt Laichplätze der Amphibien im Mühlenhauser Fleet und in den weiteren Gräben und Gewässern im Trassenbereich der A 281 BA 3/2 zerstört. Da aber die Habitatstrukturen über den Trassenbereich hinausgehend einheitlich sind (LBP Blatt 1 „Grünland-Grabenareale“) ist auch dort mit dem Vorkommen der entsprechenden Amphibien zu rechnen. Die besonders geschützten Amphibienarten (Erdkröte, Grasfrosch und Seefrosch) können somit auf geeignete Habitatstrukturen im Umfeld der Trasse auf diese Lebensräume ausweichen. Weiter greifen zum Schutz die Vermeidungs- und Gestaltungsmaßnahmen an der Trasse, wie die Verlegung des Mühlenhauser Fleets, eine Amphibien-sperreinrichtung südlich der Trasse und die Gehölzpflanzungen auf der Verwallung, die einen Sommer- und Winterlebensraum für Amphibien bietet.

Der Libellenlebensraum ist als mittlere Wertigkeit einzustufen. Eine hohe Wertigkeit hat nur der Krebscherenteich in einer der GVZ-Dreieckflächen. Dieser stellt ein wichtiges Entwicklungsgewässer für die Grüne Mosaikjungfer dar. Aufgrund der über den Trassenbereich hinausgehenden einheitlichen Habitatstrukturen (LBP Blatt 1 „Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, Grünland-Grabenareale“) kann auch dort von dem Vorkommen der o.g. Libellenarten ausgegangen werden. Die besonders geschützten Libellenarten können demnach auf geeignete Habitatstrukturen im Umfeld der Trasse ausweichen. Zum Schutz dienen weiter die Vermeidungs- und Gestaltungsmaßnahmen an der Trasse, sowie die Verlegung des Mühlenhauser Fleets, die zumindest eine Erhaltung der derzeitigen Habitatqualitäten gewährleisten. Die Fortpflanzungs- und Ruhestätten für die direkt betroffenen heimischen Libellenarten werden nicht in dem Maße beschädigt oder zerstört, dass es sich nachteilig auf den Bestand und die Verbreitung der Arten auswirkt. Der Erhaltungszustand der lokalen Population wird nicht verschlechtert.

Die festgestellten sonstigen Tierarten sind überwiegend weit verbreitet und nicht gefährdet.

Entlang der geplanten Autobahntrasse gibt es vier alte Wildwechsel, die anlagebedingt zerschnitten werden. Unter Berücksichtigung der derzeitigen Wilddichten, alter Wildwechsel und einer möglichen Gefährdung des Straßenverkehrs, ist ein Wildschutzzaun beiderseitig der Trasse vorgesehen.

Weiter kommen im UG vier geschützte Biotope nach § 22a BremNatSchG vor.

Für die Straßenbauarbeiten werden Teilflächen von zwei geschützten Biotopen anlagebedingt beeinträchtigt. Wie im Biotopkataster registriert, handelt es sich hierbei um das Biotop Nr. 635 mesophiles Grünland, Feuchtgrünland / Verlust auf 0,68 ha und Beeinträchtigung des Restbiotops und Biotop Nr. 289 naturnahes Kleingewässer, Verlandungszonen, Brache / Verlust von Teilen auf 0,06 ha und zusätzliche randliche Beeinträchtigungen.

Im Vorhabengebiet treten auch Vorkommen streng geschützter Arten nach § 10 (2) Nr. 10 und 11 BNatSchG auf (siehe Anlage 1 zum LBP, Unterlage 12.1). Gutachterliche Prüfungen der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach der EU-Vogelschutzrichtlinie, der FFH-Richtlinie und den Bestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes haben ergeben, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen und Verschlechterungen des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen prognostiziert werden (Anlage 1 Punkt 7 zum LBP Unterlage 12.1). Ferner bestehen seitens des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa –Fachbereich Umwelt- aus artenschutzrechtlichen Gründen keine Bedenken gegen die vorliegende Planung (Stellungnahme SUBVE vom 12.02.2007).

Durch die geplanten Vermeidungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 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 und ausgeglichen werden.

#### Vermeidungsmaßnahmen:

Bei der Erarbeitung der technischen Planung wurden umfangreiche Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen seitens des Vorhabenträgers berücksichtigt. Die Maßnahmen sind in der Anlage 12.1 (Erläuterungen zum Landschaftspflegerischen Begleitplan / Freiraumplanung) Punkt 7.1 und in der Anlage 12.8 (Umweltverträglichkeitsstudie) Punkt 8.1 beschrieben.

Dazu gehören im Wesentlichen:

- Anlage einer bepflanzten Verwallung zum Sicht-, Staub- und Immissionsschutz mit Biotopfunktion sowie zur Vermeidung von verkehrsbedingten Kollisionen von niedrig fliegenden Greifvögeln.
- Reinigung des anfallenden Oberflächenwassers nach den einschlägigen bremischen Richtlinien (Bodenfilterung auf Böschungen und in Mulden) vor Einleitung in offene Vorfluter.
- Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers der Straßenflächen ausschließlich in den GVZ-Entwässerungsgraben.
- Trennung der zu verfüllenden Gewässer vom Grabensystem vor Beginn der Baumaßnahme.
- Abfischen und Umsetzen der Fische aus den Gräben vor deren Verfüllung/Verschluss.
- Bergen und Umsetzen schutzwürdiger Grabenvegetation/Benthos mit Festlegung der Einbringungsstandorte im Rahmen der Ausführungsplanung.
- Abstimmung der Bauzeiten auf die Laichzeit (Verlegung Mühlenhauser Fleet).
- Erstmalige Flächeninanspruchnahme durch das Vorhaben (Verlegung Mühlenhauser Fleet und Straßenbau) außerhalb der Brutzeit.
- Das vorhabenbedingte Entfernen von Bäumen und Sträuchern ist nur in der Zeit vom 1.10. bis zum 28.2. vorzunehmen.
- Erhaltung/Wiederherstellung von Wegeverbindungen (Stellfeldsweg, Meentheweg, Steertgrabensweg und Anbindung Halmer Weg an die Merkurstraße).
- Minimierung von Eingriffen in die vorhandenen Ausgleichsflächen (Dreiecksflächen).
- Optimierte Längs- und Querprofilierung des Mühlenhauser Fleets (neu) nach ökologischen Fachvorgaben.
- Wiederanschluss des Mühlenhauser Fleets an die Gräben des Grabensystems nach Absetzen der baubedingten Wassertrübung.
- Wiederanschluss der Gewässer in den Dreiecksflächen und Gräben der Stromer Feldmark an das Mühlenhauser Fleet (neu), sofern die Gewässer vorher an das Mühlenhauser Fleet (alt) angeschlossen waren.
- Anlage fischpassierbarer Stauanlagen im Mühlenhauser Fleet (neu).

- Vermeidung baubedingter Schwebstoffeinträge durch auf den Bauablauf abgestimmte technische Maßnahmen. Die Durchführung der Maßnahmen erfolgt temporär und abschnittsweise.
- Bau eines Wildschutzzauns nördlich und südlich der Trasse. Der Schutzzaun wird auf der der Autobahn zugewandten Seite der Verwallung errichtet. Die Gehölzflächen auf der Verwallung haben somit eine Einstandsfunktion für Wild und bieten Lebensraum für Kleinsäuger.
- Bau einer Amphibiensperreinrichtung südlich der Trasse. Die Sperreinrichtung wird auf der der Autobahn zugewandten Seite der Verwallung in Kombination mit dem Wildschutzzaun errichtet. Die Gehölzflächen auf der Verwallung bieten Sommer- und Winterlebensräume für Amphibien.
- Ausschluss des Transports von Sandlieferungen über die Stromer Landstraße

#### Maßnahmen zur Schadensbegrenzung

Erhebliche Beeinträchtigungen im Sinne der FFH-Richtlinie können durch Maßnahmen zur Schadensbegrenzung unter die Erheblichkeitsschwelle gesenkt werden.

Folgende Maßnahmen zur Schadensbegrenzung sind vorgesehen:

- Vermeidung baubedingter Schwebstoffeinträge durch auf den Bauablauf abgestimmte technische Maßnahmen, temporär und abschnittsweise
- Minimierung der baubedingten Zerschneidungen des Gewässernetzes auf die unmittelbare Bauzeit des Fleets und die erforderliche Regenerationszeit des Gewässers

#### Maßnahmen zur vorgezogenen Herstellung von Ausweichhabitaten

Das Mühlenhauser Fleet wird deutlich vor Realisierung der übrigen Baumaßnahmen verlegt. Erst nach einer Entwicklungszeit der Biozönose des neuen Mühlenhauser Fleets von mindestens 1,5 Jahren werden das alte Mühlenhauser Fleet und die Gräben im Trassenbereich verfüllt. Es werden somit im Vorfeld der Straßenbaumaßnahme Ausweichhabitats für Flora und Fauna der Gewässer, Ufer, Röhrichte und Ruderalfluren geschaffen.

#### Schutzmaßnahmen

Schutzmaßnahmen sind bau- oder vegetationstechnische Maßnahmen bzw. Auflagen, die dazu geeignet sind, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Dies sind im Regelfall Maßnahmen zum Schutz von temporären Gefährdungen von Natur und Landschaft. Folgende Schutzmaßnahmen sind vorgesehen:

- Begrenzung der Bauflächen auf ein Mindestmaß

#### Gestaltungsmaßnahmen

Gestaltungsmaßnahmen sind Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die zu einer Begrünung und landschaftsgerechten Einbindung der neuen Straße führen. Folgende Gestaltungsmaßnahmen sind unmittelbar angrenzend an die Trasse geplant:

- Anlage von naturnahen Gehölzflächen, trassenbegleitend auf Landschaftswällen
- Anlage von Verkehrsgrün und Mittelstreifenbegrünung (Rasen)
- Anlage von Grünflächen
- Anlage von Sandmagerrasen

#### Ausgleichsmaßnahmen

##### Ausgleichsmaßnahmen unmittelbar an die Trasse angrenzend

Ausgleichsmaßnahmen dienen dazu, die vom Vorhaben beeinträchtigten Werte und Funktionen wiederherzustellen.

Folgende Ausgleichsmaßnahmen sind unmittelbar an die Trasse angrenzend geplant:

- Naturnahe Gestaltung Mühlenhauser Fleet (neu)
- Anlage und Entwicklung von naturnahen Uferbereichen der Fleete und Gräben
- Anlage und Entwicklung von Röhrichtflächen
- Anlage und Entwicklung von Sandmagerrasen
- Anlage und Entwicklung von Ruderalflächen

### Ausgleichsmaßnahmen im Park Links der Weser

Folgende Ausgleichsmaßnahme ist im Park links der Weser geplant:

- Maßnahmen der Grünlandbewirtschaftung zur Entwicklung als Schwerpunkttraum für wertvolle Brutvogelarten der Grünlandbereiche

### Ersatzmaßnahmen

#### Ersatzmaßnahmen am Kreuzdeich

Folgende Ersatzmaßnahme ist am Kreuzdeich geplant:

- Entwicklung von Röhrichten und Auengebüschen im Rahmen der Schaffung naturnaher Biotopkomplexe der Flussauen als Lebensraum für Röhricht- und Auwaldarten der Avifauna, insbesondere für die gefährdeten Arten Blaukehlchen, Beutelmeise und Rohrweihe.

#### Ersatzmaßnahmen im Oberblockland

Folgende Ersatzmaßnahmen sind im Oberblockland geplant:

- Entwicklung von artenreichen mesophilen Grünlandbeständen bzw. Feuchtgrünlandbeständen mit dem Ziel der Verbesserung des Biotopwertes, Verbesserung der Lebensraumbedingungen für Wiesenvögel, insbesondere Wiesensingvögel
- Neuanlage von Geländemulden/Gruppen/Kleingewässerstrukturen
- Durchführung eines ökologischen Grabenräumprogramms

Wie im LBP und in der Umweltverträglichkeitsstudie dargestellt, werden die Verluste in der Kompensationsplanung gleichartig und umfangsmäßig wiederhergestellt.

Erhebliche und bleibende Beeinträchtigungen der Pflanzen und Tierwelt als Bestandteil des Naturhaushaltes nach § 11 BremNatSchG und § 34 BNatSchG sind nach Abschluss der Maßnahme auf Grund der landschaftspflegerischen Begleitplanung nicht gegeben.

Zu den vorgesehenen Maßnahmen hat die Naturschutzbehörde ihr Einvernehmen unter Auflagen erklärt (Schreiben vom 27.04.2006, Ordner 3, Unterlage 12.5).

### **3. Auswirkungen auf das Schutzgut Boden**

Gesetzliche Umwelanforderungen zur Bewertung sind die §§ 11 und 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 A 281 BA 3/2 und der damit verbundenen Versiegelung einer neuen Fläche von ca. 10,9 ha dauerhaft und ca. 14,07 ha temporär durch den Straßenkörper einschl. der Nebenanlagen werden vorhandene Werte und Funktionen des Bodens zerstört. Die übrigen Flächen innerhalb des Eingriffsraums von ca. 19,0 ha werden im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen neu gestaltet.

Der gesamte Bauabschnitt 3/2 durchläuft Gebiete mit hoher bis äußerst hoher potenzieller Verdichtungsgefahr und weist aufgrund des hohen Tonanteiles eine hohe bis sehr hohe Bindungsstärke gegenüber Schwermetallen auf. Die betroffenen Bereiche haben nur eine geringe bis mittlere Ertragsfunktion. Diese Funktion geht auf einer Fläche von 10,9 ha verloren. Die temporär baubedingt in Anspruch genommenen Flächen werden nach Abschluss der Baumaßnahme wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt und durch Ausgleichsmaßnahmen aufgewertet. Da sich die Bauarbeiten auf den anlagebedingt beeinträchtigten Raum beschränken, wird der Landschaftsboden außerhalb des Trassenbereiches daher nicht berührt und in seiner Wertigkeit erhalten. Durch weitere Vermeidungs- und Kompensierungsmaßnahmen ist die Versiegelung des Bodens zur Herstellung des Vorhabens hinsichtlich ihrer Auswirkung als tolerierbar zu bewerten.

Flächen mit besonderer Bedeutung für die biotopische Ertragsfunktion sind nicht betroffen.

Im Bereich des Vorhabens sind keine kontaminierten Böden bekannt.

Beeinträchtigungen des Bodens als Bestandteil des Naturhaushaltes nach § 11 BremNatSchG bzw. schädliche Veränderungen des Bodens nach § 4 Abs. 1 Bundes-Bodenschutzgesetz können daher ausgeschlossen werden.

Erhebliche und bleibende Beeinträchtigungen des Bodens als Bestandteil des Naturhaushaltes nach § 11 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 (BremWG) sowie die §§ 11 bis 13 BremNatSchG.

Bewertungskriterium ist die Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen.

##### Grundwasser

Eine Beeinträchtigung des Allgemeinwohls i.S. des § 8 Bremisches Wassergesetz (BremWG) ist auf Grund des geplanten Boden- und Wassermanagement sowie der verfügbaren Nebenbestimmungen ausgeschlossen.

Kontaminierte Böden, die eine Grundwasserbeeinträchtigung befürchten lassen, sind nicht bekannt. Es ist daher gewährleistet, dass vermeidbare Beeinträchtigungen i.S. des § 2 BremWG unterbleiben und schädliche Verunreinigungen des Grundwassers i.S. des § 127 BremWG durch die Entsorgung des Aushubs nicht zu befürchten sind.

Die im Trassenbereich anstehenden Kleiböden sind nur gering wasserdurchlässig. Das Grundwasser im Grundwasserleiter unter den Kleiböden ist gespannt. Die Grundwasserneubildung im von der A 281 BA 3/2 beeinträchtigten Raum ist daher zu vernachlässigen. Die Grundwasserverhältnisse werden durch die Flächenversiegelung und vorgesehene Entwässerung nicht gestört. Die betriebsbedingte Entwässerung der Straßenflächen, Bankette und Böschungen verläuft über eine längslaufende Mulde, wird dort gesammelt und dem Entwässerungsgraben GVZ direkt zugeführt.

Trinkwasser-, Wasserschutzgebiete und Gebiete mit besonderer Bedeutung für die Grundwasserschutzfunktion sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

Erhebliche Beeinträchtigungen des Grundwassers finden somit nicht statt.

##### Oberflächenwasser

Im Untersuchungsgebiet ist das Oberflächengewässer Mühlenhauser Fleet zu finden. Durch die geplante Trasse wird das vorhandene Oberflächengewässer überbaut. Betroffen sind auch Gräben und Kleingewässer im Trassenbereich sowie im Bereich der Dreiecksflächen des Mühlenhauser Fleets. Als integraler Bestandteil des Vorhabens ist es daher erforderlich, das Fleet zu verlegen. Die Verlegung erfolgt deutlich vor Beginn der übrigen Baumaßnahmen zur Aufrechterhaltung der hydraulischen Funktion und aus ökologischen Gründen. Die Verfüllung des alten Fleets erfolgt nach Abschluss einer ca. 1,5 jährigen Entwicklungszeit des neuen Mühlenhauser Fleets. Die Retentionsfunktion der von der Trasse berührten Gewässer wird nicht eingeschränkt, da diese im gleichen Umfang wieder hergestellt werden.

Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer durch angereicherte Abwässer der BAB sind nicht zu erwarten. Aufgrund der Einleitung des über die Böschung vorgereinigten Wassers in den für die Aufnahme gewerblicher Abwässer vorgesehenen Entwässerungsgraben GVZ wird die mögliche Gefährdung von Oberflächengewässern durch Schadstoffeinträge und bei Unfällen als gering eingestuft.

Durch die Verlegung des Mühlenhauser Fleets, der anderen Kleingewässer und die Anlage von straßenbegleitenden Gräben, werden die im Trassenbereich verlorengehenden Oberflächengewässer quantitativ und qualitativ wieder hergestellt. Hierdurch wird sichergestellt, dass durch die Eingriffswirkung keine Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

#### **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.

Nach der Umweltverträglichkeitsstudie (Ordner 4, Anlage 12.8) sind baubedingte Auswirkungen auf das Klima nicht zu erwarten. Ferner sind Waldflächen mit lufthygienischer und klimatischer Ausgleichsfunktion und Flächen mit besonderer Bedeutung für die bioklimatische Ausgleichsfunktion im Wirkungsbereich der Maßnahme nicht betroffen.

Durch den Bau der A 281 BA 3/2 kommt es lediglich zur Beeinträchtigung der klimatischen Situation im Trassenbereich, da ca. 10,9 ha neu versiegelt werden. Hierdurch kommt es zur Beseitigung von Flächen, die als Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete von Bedeutung sind. Der Wirkungsbereich ist jedoch auf die Straße und den Straßenbereich beschränkt, da das Umfeld der A 281 BA 3/2 mit klein-klimatisch wirksamen Vegetationsstrukturen ausgestattet wird.

Weitere klimatische Auswirkungen sind nicht zu erwarten, da die ökologischen Belange im Vordergrund der planerischen Überlegungen für die Ausgleichsmaßnahmen stehen. Das gesamte Umfeld der A 281 wird mit kleinklimatisch wirksamen Vegetationsstrukturen ausgestattet.

Durch die Ergänzung und Neuschaffung von Vegetationsflächen und Gehölzpflanzungen werden die Beeinträchtigungen ausgeglichen. Der Kalt- und Frischluftabfluss aus der Stromer Feldmark wird durch den geplanten Bau der A 281 BA 3/2 nicht gehemmt.

## **6. Auswirkungen auf das Landschaftsbild**

Gesetzliche Umweltauflagen zur Bewertung im Sinne der Nr. 0.6.1.1 UVPVwV sind die §§ 11 bis 13 BremNatSchG.

Bewertungskriterium ist die Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffregelung in Bremen.

Gemäß gutachtlicher Stellungnahme der Naturschutzbehörde vom 09.03.2005 (Anlage 12.5, Ordner 3) stellt das Vorhaben einen Eingriff in den Naturhaushalt und Landschaftsbild im Sinne von § 11 BremNatSchG dar.

Zusätzliche baubedingte Auswirkungen sind über die anlagebedingten Auswirkungen hinaus nicht zu erwarten.

Die geplante Trasse führt trotz der bestehenden Vorbelastungen, wie das GVZ mit umgebenden Gewerbeflächen, Spülfelder, Freileitungen und Windenergieanlagen, zu einer erheblichen technischen Verfremdung und Überprägung des Landschaftscharakters. Beeinträchtigungen sind vorrangig in der offenen Marschenlandschaft zu erwarten, die hohe Sichtweiten zulässt. Im Trassenbereich selbst sind die Sichtweiten durch die Vorbelastungen durch die Gewerbeflächen des Güterverkehrszentrums stark eingeschränkt. Der Trassenverlauf beansprucht keine Flächen, die eine Funktion als Erholungsgebiet haben. Es werden jedoch für die Erholungsnutzung bedeutende Wegeverbindungen durch die geplante Trasse in Anspruch genommen. Die zerschnittenen Wegeverbindungen werden aber wiederhergestellt. Sichtbeziehungen von den Erholungswegen und Einrichtungen in die freie Landschaft werden aufgrund der bestehenden Vorbelastungen durch das GVZ nicht beeinträchtigt.

Besonders prägende Vegetations- und Strukturelemente des Landschaftsbilds sind von der Maßnahme nicht betroffen. Bei den Strukturen, die durch die Überbauung verloren gehen, handelt es sich überwiegend um Grünlandflächen mit Einzelbäumen, Gehölzgruppen und Kleingewässer. Durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen wird der durch den geplanten Bau der A 281 BA 3/2 verursachte Eingriff durch die vorgesehene Gehölzpflanzung auf den Landschaftswällen und der Umfeldgestaltung vermieden bzw. erheblich minimiert.

Die Landschaftserlebnisfunktion ist durch betriebsbedingte Auswirkungen wie Verlärmung und Schadstoffbelastungen in der Stromer Feldmark, Wiedbrok und der Erholungswege im Bereich der Anschlussstelle Bremen-Strom und in Richtung Seehausen betroffen. Die Ortslage Strom wird dagegen durch die geplante Maßnahme deutlich entlastet.

Die erheblichen Beeinträchtigungen des Landschafts-/Stadtbildes werden durch die vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen kompensiert. Die Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.3, Ordner 3) detailliert dargestellt und beschrieben.

## **7. Auswirkungen auf Kultur und Sachgüter**

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

Im Trassenbereich der geplanten A 281 BA 3/2 und dessen Umfeld sind Kulturdenkmäler sowie kulturhistorisch bedeutsame Bauwerke und Siedlungsstrukturen nicht vorhanden. Im Trassenbereich kommen aber nachweislich zwei hochmittelalterliche Wurten vor. Zwei weitere Wurten liegen südlich der geplanten Trasse. Diese Aufschüttungen sind Reste des erstmals 1230 erwähnten Dorfs Stelle. Da eine Trassenverlegung zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Kulturgüter nicht möglich ist, sind die betroffenen Wurten im Trassenbereich im Rahmen einer archäologischen Ausgrabung vor Beginn der Bauarbeiten wissenschaftlich zu erforschen. Grundlage hierfür sind die gesetzlich festgelegten Bestimmungen nach § 2 DSchG, wonach Kulturgüter zu schützen und zu erhalten sind.

Auf Grund der verfügbaren Nebenbestimmungen ist sichergestellt, dass ggf. tatsächlich vorhandene Funde nicht unbeobachtet zerstört und abgegraben werden.

Mögliche verkehrs- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Kultur und sonstige Sachgüter sind daher nicht zu erwarten.

### **8. Auswirkungen auf naturschutzrechtliche Schutzgebiete**

#### Besonders geschützte Biotop nach § 30 Abs. 1 BNatSchG und § 22 BremNatSchG

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

Im Bereich der geplanten Trasse A 281 BA 3/2 und im Nahbereich kommen vier geschützte Biotop nach § 22a BremNatSchG vor.

Für die Straßenbauarbeiten werden zwei geschützte Biotop anlagebedingt beeinträchtigt. Wie im Biotopkataster registriert, handelt es sich hierbei um das Biotop Nr. 635 mesophiles Grünland, Feuchtgrünland / Verlust auf 0,68 ha und Beeinträchtigung des Restbiotops. Biotop Nr. 289 naturnahes Kleingewässer, Verlandungszonen, Brache / Verlust von Teilen auf 0,06 ha und zusätzliche randliche Beeinträchtigungen.

Wie im LBP und in der Umweltverträglichkeitsstudie dargestellt, werden die Verluste in der Kompensationsplanung gleichartig und umfangsmäßig wiederhergestellt.

Eine Kompensation erfolgt durch die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die A 281 BA 3/2 mit der Entwicklung von artenreichen mesophilen Grünlandbeständen bzw. Feuchtgrünlandbeständen mit dem Ziel der Verbesserung des Biotopwertes, Verbesserung der Lebensraumbedingungen für Wiesenvögel, insbesondere Wiesensingvögel, Neuanlage von Geländemulden, Blänken und Kleingewässerstrukturen und die Anlage/Entwicklung von naturnahen Uferbereichen der Fleete und Gräben (Unterlage 12.1, Ordner 3, Maßnahmenblätter AO 2, EB-1 und EB-2).

#### Schutzgebiete

Gesetzliche Umweltauflagen zur Bewertung sind die § 34 BNatSchG, § 20 BremNatSchG und die §§ 26a bis 26d im Abschnitt 4a BremNatSchG, die dem Aufbau und dem Schutz des Europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000“ und damit dem Schutz der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der Europäischen Vogelschutzgebiete dienen.

Bewertungskriterien sind die Anforderungen der Verordnung zum Schutze von Landschaftsteilen im Gebiet der Stadtgemeinde Bremen.

#### **Landschaftsschutzgebiet**

Die Stomer Feldmark mit Ausnahme eines 700 m langen und 70 m breiten Streifens östlich des Meenthwegs ist als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Die Grenze bildet der GVZ-Entwässerungsgraben.

#### **Naturschutzgebiet**

Der Raum Brokhuchting wurde 1998 als Naturschutzgebiet (NSG Ochtumniederung) mit einer Fläche von ca. 380 ha ausgewiesen. Zweck der Unterschutzstellung ist der Erhalt und die Entwicklung der typischen Feuchtgrünlandbiozöten mit den auetypischen Überschwemmungen der Grünlandvegetation und der Erhalt der Brut- und Rastfunktion für charakteristische Wiesen-, Wasser- und Watvögel. Schutzzweck ist weiterhin die Entwicklung der wertvollen Graben- und Ufervegetation und der hieran gebundenen Tierarten.

#### **Natura 2000 – Schutzgebiete**

Die Natura-2000 Schutzgebiete „Niedervieland“ befinden sich zwischen der Weser und der Ochtum im Südwesten der Stadt Bremen. Der Großteil des Gebietes gehört zum Naturraum Wesermarsch, der südwestliche Teil liegt im Naturraum Huchtinger Geest.

Das zentrale Niedervieland, der Wiedbrok, Brokhuchting und die Stomer Feldmark sind notifizierte EU-Vogelschutzgebiete.

Zur Beurteilung der Auswirkungen der A 281 BA 3/2 auf die Schutzgebiete liegen zwei Verträglichkeitsstudien aus dem Jahr 2006 (Kieler Institut für Landschaftsökologie) und die Verträglichkeitsprü-

fung gemäß § 26c BremNatSchG und § 34 BNatSchG durch den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa –Fachbereich Umwelt- vom 12. Mai 2006 vor.

### **EU-Vogelschutzgebiet Niedervieland**

Die Stromer Feldmark ist Teil des EU-Vogelschutzgebietes Niedervieland (DE 2918-401). Die nördliche Grenze bildet hier der Entwässerungsgraben GVZ. Schutzzweck des Gebietes ist die Erhaltung und Entwicklung großflächiger, von Gräben durchzogener Feuchtgrünlandgebiete als Brut- und Nahrungsgebiet für Wiesenvögel sowie als Rastgebiet u.a. für Wiesenlimikolen. Röhricht- und Gehölzstrukturen und marschentypische Fließgewässer sollen als Brut- und Nahrungshabitat, sowie regelmäßig überflutete und vernässte Grünlandgebiete als Rastgebiet für Zugvögel und Wintergänse und als Brutgebiet für Vogelarten diese Lebensräume erhalten und entwickelt werden.

Die FFH-Verträglichkeitsstudie des Kieler Instituts für Landschaftsökologie (Ordner 4, Anlage 12.6) für das EU-Vogelschutzgebiet und die Stellungnahme zum Beschluss des B-Plans Nr. 1983 (Merkurstraße) und der FFH-Verträglichkeitsstudie vom 08.08.2006 kommen zum Ergebnis, dass der Bau der geplanten A 281 BA 3/2 sowie deren Betrieb für sich betrachtet unter Berücksichtigung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungszwecke des EU-Vogelschutzgebietes führt.

Diese Einschätzung wird auch durch den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa –Fachbereich Umwelt- bestätigt. Gemäß der Verträglichkeitsprüfung (§ 26c BremNatSchG und § 34 BNatSchG) führt der geplante Neubau der A 281 BA 3/2 sowie ihr Betrieb unter Berücksichtigung der im LBP und der Einvernehmenserklärung dargestellten Minderungsmaßnahmen zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz – und Erhaltungsziele des genannten Vogelschutzgebietes (Ordner 4, Unterlage 12).

### **FFH-Gebiet Niedervieland-Stromer Feldmark**

Die Stromer Feldmark wurde der EU-Kommission als Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Schutzgebiet im Sinne der Richtlinie 92/43/EWG) nachgemeldet, um einen besonderen Schutz für die Grabenfischart Steinbeißer zu erreichen. Im Mühlenhauser Fleet und den angrenzenden Gräben wurde untersuchungsmäßig festgestellt, dass es dort große Vorkommen des Steinbeißers gibt. Schlammpeitzgervorkommen sind in der Stromer Feldmark nur marginal.

Das FFH-Gebiet Niedervieland-Stromer Feldmark (DE 2918-370) wurde im Dezember 2004 an die EU-Kommission gemeldet. Die geplante Trasse der A 281 BA 3/2 befindet sich in Teilbereichen innerhalb bzw. unmittelbar angrenzend an das Schutzgebiet.

Schutzzweck ist die Sicherung, Erhaltung und Entwicklung der Population der naturraumtypischen Kleinfischarten, insbesondere des Steinbeißers und Schlammpeitzgers, die Erhaltung des Mühlenhauser Fleets und sonstiger Gewässer mit Ausbreitungs- und Verbindungsfunktionen sowie die Erhaltung und Verbesserung des vernetzten Grabensystems im Grünland als Lebensraum für die vorgenannten Fischarten.

Die FFH-Verträglichkeitsstudie des Kieler Instituts für Landschaftsökologie (Ordner 4, Anlage 12.7) kommt zum Ergebnis, dass sich nach dem aktuellen Planungsstand durch den Bau der A 281 BA 3/2 auch unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens mit anderen Plänen und Projekten keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes ergeben, wenn Maßnahmen zur Schadensbegrenzung vorgesehen werden.

Der südlich des GVZ vorgesehene Freihaltekorridor für die A 281 BA 3/2 ist in seinem Querschnitt trotz des gewählten Mindestquerschnitts für die Aufnahme der Straße nicht ausreichend. Das Mühlenhauser Fleet müsste daher überbaut werden. Maßnahme zur Schadensbegrenzung ist daher die Verlegung des Fleets als integraler Bestandteil der geplanten Baumaßnahme.

Das neue Fleet soll unter besonderer Berücksichtigung des FFH-Gebietes (DE 2918-370) naturnah entwickelt werden. Vorgesehen ist die Fertigstellung des neuen Fleets mindestens 1,5 Jahre vor dem Eingriff in das Fleet-Grabensystem im Bereich der Baukilometer 7+440-10+620. Das neue Fleet wird vollständig an das Grabensystem des Niedervielands angeschlossen und übernimmt die ökologischen Funktionen des alten Fleets.

Auch für das FFH-Gebiet Niedervieland-Stromer Feldmark wird durch die Verträglichkeitsprüfung gemäß § 26c BremNatSchG und § 34 BNatSchG (Ordner 4, Unterlage 12) festgestellt, dass auch hier der geplante Neubau der A 281 BA 3/2 sowie ihr Betrieb unter Berücksichtigung der im LBP und der Einvernehmenserklärung dargestellten Minderungsmaßnahmen zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des genannten FFH-Gebietes führt.

### **Nach der Baumschutzverordnung des Landes Bremen und der Landschaftsschutzgebietsverordnung geschützte Einzelbäume und Baumgruppen**

Gesetzliche Umweltaanforderungen zur Bewertung ist der § 22 BremNatSchG.

Bewertungskriterium ist die Verordnung zum Schutze des Baumbestandes im Lande Bremen (Baumschutzverordnung) in der Neufassung vom 30. September 2004 (BremGBl. S. 476).

Im geplanten Trassenbereich der A 281 BA 3/2 kommen geschützte Gehölze nach der bremischen Baumschutz- und Landschaftsschutzgebietsverordnung vor.

Durch den Bau werden 84 Gehölze entfernt, die durch die Landschaftsschutzverordnung geschützt sind. Von den 84 Gehölzen unterliegen weitere 5 Bäume der Baumschutzverordnung.

Der Ausgleich hat in der Form zu erfolgen, dass nach Beendigung des Eingriffs keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung zurückbleibt und das Landschaftsbild wiederhergestellt oder neu gestaltet ist.

Für die nach der Baumschutzverordnung geschützten Bäume sind 15 Laubbäume neu zu pflanzen, für die per Landschaftsverordnung geschützten Gehölze (84 Stück) sind Laubbäume mit einem Stammumfang von 18/20 cm zu pflanzen. Insgesamt werden die Beeinträchtigungen durch die geplante Pflanzung von 123 Bäumen in Baumreihen und Alleen und ca. 384 Gehölzen auf dem trassenbegleitenden Landschaftswall vollständig ausgeglichen.

Für die neu zu pflanzenden Bäume werden Pflanzpläne in Zusammenarbeit mit der Naturschutzbehörde erstellt.

### **9. Wechselwirkungen**

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

### **Gesamtbilanz der Maßnahme / Medienübergreifende Bewertung**

Mit dem Bau der A 281 BA 3/2 sind Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 UVPG durch die dargestellten Wirkfaktoren, wie z.B. Lärm, Schadstoffe und Versiegelung des Bodens, verbunden. Auftretende negative Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter werden entweder als nicht erheblich bewertet, werden durch geeignete Schutzmaßnahmen – wie bei Lärm – reduziert oder können durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 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 des § 1 und § 2 Abs.1 Satz 2 UVPG nach Maßgabe der geltenden Gesetze festgestellt.

Das Benehmen zu § 12 UVPG 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 der Verfahrens-Leitstelle hergestellt.

## XI

### Linienführung/Alternativenprüfung

Mit dem vorliegenden Bauabschnitt 3/2 der A 281 wird der Lückenschluss zwischen dem geplanten BA 4 (Weserquerung) mit Verbindung zu dem 1995 fertig gestellten BA 1 (Industriepark, Hafenanstraße), den zurzeit im Bau befindlichen Bauabschnitten 3/1 und 2/1 sowie dem im Anhörungsverfahren befindlichen BA 2/2 mit Anschluss an den BAB-Zubringer Arsten zur A 1 hergestellt.

Der BA 3/2 beginnt mit der Anbindung an das GVZ über die Merkurstraße nördlich der Anschlussstelle Bremen-Strom (Bau-km 6+740) und endet mit der Verknüpfung mit dem BA 3/1 unmittelbar östlich der Stromer Landstraße mit Bau-km 10+915. Das Ende des Planfeststellungsbereichs im Zuge der Merkurstraße ist durch die beschlossenen Bebauungspläne 1983 und 1984 bei Bau-km 22+263,2 definiert.

Die Trassenfestlegung des BA 3/2 erfolgte mit dem Flächennutzungsplan 1983 der Stadtgemeinde Bremen und wurde mit dem Flächennutzungsplan vom 31.05.2001 bestätigt. Südlich des GVZ wurde ein Korridor zwischen dem Entwässerungsgraben GVZ und dem Mühlenhauser Fleet festgelegt.

Im weiteren Verlauf wird die Linie der A 281 durch eine geplante Führung des BA 4 innerhalb der vorhandenen Spülfelder vorgegeben. Im Rahmen der Vorplanung zum 3. und 4. Bauabschnitt wurde eine Alternativenprüfung mit jeweils zwei Alternativen für eine nördliche (GVZ) und eine südliche (Stromer Feldmark) Umgehung geprüft. Zusätzlich wurde die Beibehaltung der bestehenden Trasse in Hoch- oder Tieflage geprüft. Hierbei wurde festgestellt, dass unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit und der Eingriffsschwere zumutbare Alternativen für das geplante Projekt nicht vorhanden sind.

Auch die Wahl der Knotenpunktform für die AS Bremen-Strom erfolgte nach umfangreichen Untersuchungen, die unter Beachtung der zukünftigen Verkehrsbelastungen eine Minimierung des Eingriffs in die ökologisch wertvollen Flächen zum Ziel hatten. Die gewählte verkehrstechnische Knotenpunktform für die AS Bremen-Strom erfüllt in ausreichendem Maße die verkehrlichen Anforderungen, bewirkt eine Minimierung der Flächeninanspruchnahme und enthält die Voraussetzung für eine spätere Verknüpfung mit der B 212n sowie als Zulaufstrecke zum BA 4.

Der Untersuchung der Querschnittsvarianten zufolge ist ein Eingriff in das vorhandene Mühlenhauser Fleet unvermeidbar und eine Verlegung des Fleetes als integraler Bestandteil des Vorhabens somit zur Aufrechterhaltung der hydraulischen Funktion erforderlich. Die zeitlich vorgezogene Verlegung des Gewässers erfolgt zur Optimierung der Gewässer für die Grabenfischarten innerhalb des gemeldeten FFH-Gebietes „Niedervieland-Stromer Feldmark“.

Unter Abwägung aller Belange, insbesondere der Verkehrssicherheit, der Zugänglichkeit des Abschnitts bei Unfällen und der naturschutzfachlichen Anforderungen wurde mithin ein Querschnitt mit Standstreifen und südlicher Anlage eines Gehölzwalles der vorliegenden Planung zugrunde gelegt.

## XII

### 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, § 17 FStrG).

Die Anforderungen des § 41 BImSchG sind durch die 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) wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass eine Überschreitung von Grenzwerten nach der 16. BImSchV nur vereinzelt auftreten wird. An zwei Gebäuden entlang der Stromer Landstraße (Nrn. 7 und 10) werden Grenzwerte überschritten, und es kommt dadurch ein Anspruch auf Lärmschutz in Be-

tracht. Bei Haus Nr. 7 werden tagsüber und nachts, bei dem Haus Nr. 10 nur nachts die entsprechenden Werte überschritten. Die nächtliche Überschreitung des Grenzwertes am Gebäude Ludwig-Erhard-Straße Nr. 2 (Büro) ist aufgrund der Lage im unbewohnten Gewerbegebiet nicht relevant.

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 den Vorhabenträger 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 aufgebrachten Aufwendungen für notwendige passive Lärmschutzmaßnahmen wird der Schutz der Betroffenen vor schädlichen Lärmbetrübungen sichergestellt. Das Interesse der insoweit betroffenen Anlieger an einer unveränderten Lärmsituation muss hier im öffentlichen Interesse an einer Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zurücktreten.

### **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 dienende 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).

Aufgrund der Bedeutung, die der Luftbelastung und ihrer Vermeidung bei Verkehrsplanungen im städtischen Bereich zukommt, ist die Immissionssituation von Luftschadstoffen unter Berücksichtigung der Vorbelastung und der zu erwartenden Verkehrszahlen für den Bauabschnitt 3/2 ermittelt und bewertet worden. Die Luftschadstoffbelastung wurde nach dem Merkblatt für Luftverunreinigungen an Straßen (MluS 02, geänderte Fassung 2005) der Bundesanstalt für Straßenwesen ermittelt und berechnet.

Den Berechnungen liegt die „worst-case“-Annahme einer durchgängigen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h zugrunde. Die großräumige Vorbelastung durch Emissionen aus Industrie, Hausbrand und Verkehr wurde berücksichtigt. Der bepflanzte Landschaftswall südlich der Trasse wurde nicht berücksichtigt, so dass die maximal mögliche Belastung ermittelt wurde.

Folgende Ergebnisse lassen sich anhand der berechneten Ergebnisse zusammenfassen:

Eine Überschreitung der Jahresmittelwerte der Schadstoffe geschieht lediglich direkt auf der Fahrbahn. Der Grenzwert für NO<sub>2</sub> wird um ca. 2% überschritten. Bei allen weiteren Schadstoffen und allen weiteren betrachteten Entfernungen (0 m, 40 m, 150 m und 200 m vom Fahrbahnrand) werden die gültigen Grenzwerte bezogen auf das Jahresmittel eingehalten. Im Bereich von Wohnbebauung werden alle gültigen Grenzwerte eingehalten.

## XIII

### **Grunderwerb**

Das Vorhaben beansprucht vorübergehend oder dauernd Flächen in Privateigentum.

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.

Auch die festgestellte, langfristige Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes durch Landentzug führt insoweit nicht zu einem anderen Ergebnis. Der Vorhabenträger hat nachvollziehbar dargelegt, dass die Verlegung des Mühlenhauser Fleetes als integraler Bestandteil des Vorhabens erforderlich ist. Die Existenzgefährdung des betroffenen landwirtschaftlichen Betriebes ist daher soweit möglich durch Ersatzlandstellung, andernfalls durch monetäre Zahlungen abzuwenden, deren Höhe im nachfolgenden Entschädigungsverfahren zu ermitteln ist.

## XIV

### **Gesamtabwägung**

Der Plan für den Neubau der Bundesautobahn A 281, Bauabschnitt 3/2, war gemäß § 17 FStrG mit den Änderungen sowie den verfügten 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.

Der Autobahn A 281 erfüllt im Bremer Straßennetz eine verkehrsmäßig sehr wichtige Verbindungsfunktion mit dem überregionalen Verkehrsnetz. Angesichts der bestehenden dauernden Überbelastung der Neuenlander Straße und somit einer wesentlichen Behinderung des Verkehrs und der Bildung eines Unfallgefahrenpunktes besteht an einer dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entsprechenden Infrastruktur ein besonders hohes öffentliches Interesse.

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

Durch die Umsetzung des Neubaus der A 281 werden die staubedingten Lärm- und Schadstoffmissionen im überplanten Bereich verringert. Während der Bauphase ist durch die verfügten Nebenbestimmungen sichergestellt, dass keine unzumutbaren Belastungen der Anwohner auftreten werden.

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

Zusammenfassend kommt die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung dieser Umstände zu dem Ergebnis, dass die Planung mit den Änderungen und den verfügten Nebenbestimmungen in sich ausgewogen ist.

## Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann gemäß § 17 e (1) FStrG i.V.m. Anlage 1 Nr. 36 innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig erhoben werden. Die Klageerhebung muss schriftlich erfolgen. Dabei ist zu beachten, dass sich vor dem Bundesverwaltungsgericht 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 Umwelt, Bau, Verkehr und Europa als Oberste Landesstraßenbaubehörde zu richten.

Der Neubau der A 281 3/2 ist im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen – Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz vom 4. Oktober 2004 – ausgewiesen.

Gemäß § 17 e Abs. 2 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

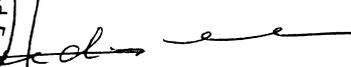
Die unter I genannten Planunterlagen werden beim Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Obernstraße 39-43, 28195 Bremen, in der Zeit vom 1. Oktober 2007 bis einschließlich 15. Oktober 2007 nach ortsüblicher Bekanntmachung ausgelegt. Sie können dort in Raum 514 (5. Etage) werktäglich von 9.00 – 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.

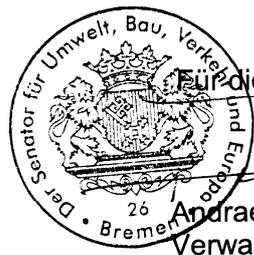
Gemäß § 74 Abs. 4 BremVwVfG gilt der Planfeststellungsbeschluss den Betroffenen, denen er nicht gesondert zugestellt wurde, mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt, d.h. bekannt gegeben.

Im Auftrag

**LS**

gez. Wunderlich

Für die Ausfertigung  
  
Andrea  
Verwaltungsamtmann



**Abkürzungsverzeichnis**

ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau
AS	Anschlussstelle
BA	Bauabschnitt
BAB	BundesAutoBahn
BaumschutzVO	Baumschutz Verordnung
BBodSchG	BundesBodenSchutzGesetz
BBodSchV	BundesBodenSchutzVerordnung
BGBI.	BundesGesetzBlatt
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des BundesImmissions-SchutzGesetzes
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundes Natur-Schutz-Gesetz
BremBodSchG	Bremisches Bodenschutzgesetz
BremNatSchG	Bremisches Natur-Schutz-Gesetz
BremVwVfG	Bremisches VerwaltungsverfahrenGesetz
BremWG	Bremisches Wassergesetz
dB(A)	Kennzeichen für <i>Dezibel</i> , dessen Wert mit der Frequenzbewertung „A“ ermittelt wurde (hier nach DIN 651 als „gehörlich“ anzunehmen)
DIN	Deutsche Industrie Norm
DSchG	Bremisches Denkmalschutzgesetz
DTV	Durchschnittlicher TagesVerkehr (aller Tage des Jahres)
EkrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
EU	Europäische Union
FFH	Flora-Fauna-Habitat
FStrG	BundesFernStraßenGesetz
FStrKrV	Bundesfernstraßenkreuzungsverordnung
GVZ	Güterverkehrszentrum Bremen
IGW	ImmissionsGrenzWert
KrW-/AbfG	Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz
LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall
LANA	Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz
LAWA	Länderarbeitsgemeinschaft Wasser
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
üNN	über Normal Null
NO <sub>2</sub>	Stickstoffdioxid
NO <sub>x</sub>	Stickstoffoxide
NSW	NiederSchlagsWasser
PM 10	Partikel mit einem Durchmesser von weniger als 10 µm (Feinstaub, auch als PM <sub>10</sub> bezeichnet)
RAS - LP	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege
RistWag	Richtlinien für Straßen in Wasserschutzgebieten
RLS 90	Richtlinien für Lärmschutz an Straßen
StrKR	Straßen-Kreuzungsrichtlinien
TöB	Träger öffentlicher Belange
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Vorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVS	UmweltVerträglichkeitsStudie
VLärmSchR	VerkehrsLärmSchutzRichtlinie
VSG	Vogelschutzgebiet
VwGO	VerwaltungsGerichtsOrdnung
VwVfG	VerwaltungsverfahrenGesetz
VwV-StV-ImSch	Allgemeine Verwaltungsvorschrift über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen bei Überschreiten von Konzentrationswerten nach der 23. BImSchV
WHG	Wasserhaushaltsgesetz

