



Freie Hansestadt Bremen

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

Planfeststellungsbeschluss

Planfeststellungsverfahren für den Neubau
der 2. Stufe des II. Bauabschnittes der
Bundesautobahn A 281
im Abschnitt zwischen Neuenlander Ring und
Kattenturmer Heerstraße

Inhaltsverzeichnis

I	Verfügung	Seiten	1 - 2
II	Einwendungen Privater	Seiten	3 - 63
III	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	Seiten	63 - 74
IV	Wasserrechtliche Erlaubnis	Seiten	75 - 76
V	Artenschutzrechtliche Prüfung	Seiten	76 - 77
VI	Ausnahme von den Vorschriften der Baumschutzverordnung vom 30.09.2004	Seite	78
VII	Auflagen und Nebenbestimmungen	Seiten	78 – 84
VIII	Begründung	Seiten	84 - 85
IX	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	Seite	86
X	Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG	Seiten	86 – 95
XI	Linienführung/Alternativenprüfung	Seiten	95 – 99
XII	Immissionsschutz	Seiten	99 – 103
XIII	Grunderwerb	Seiten	103 - 104
XIV	Gesamtabwägung	Seiten	104 - 105
	Rechtsbehelfsbelehrung	Seite	105
	Abkürzungsverzeichnis		



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

Auskunft erteilt
Frau Groneberg/Herr Andrae

Dienstgebäude:
Contrescarpe 73

Zimmer 4.18 / 4.19

T 0421 361 - 9733 bzw. -59427
F 0421 496 - 9733 bzw. 59427

E-mail

Heike.Groneberg@bau.bremen.de
Heinz.Andrae@bau.bremen.de

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

Bremen, 7. April 2009

Ausfertigung

Planfeststellungsbeschluss

**für den Neubau der Bundesautobahn A 281, Bauabschnitt 2/2
im Abschnitt zwischen Neuenlander Ring und Kattenturmer Heerstraße
mit Änderung des Beschlusses vom 30.01.2002 hinsichtlich des Übergangs vom BA 2/1**

I

Die Planunterlagen für den Neubau der Bundesautobahn A 281, Bauabschnitt 2/2 im Abschnitt zwischen Neuenlander Ring und Kattenturmer Heerstraße einschließlich der Änderung des Beschlusses vom 30.01.2002 hinsichtlich des Übergangs vom BA 2/1 **werden** gemäß § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Neufassung der Bekanntmachung vom 28.06.2007 (BGBl. I, S. 1206), in Verbindung mit den §§ 72 ff Bremisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BremVwVfG) in der Neufassung der Bekanntmachung vom 9.5.2003 (Brem.GBl. S. 219), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 18.11.2008 (BremGBl. S. 387), einschließlich der Folgemaßnahmen mit den Änderungen und Ergänzungen (Blaueintragungen) in den Planunterlagen **festgestellt**.

ÄNDERUNGEN:

- Offenporige Asphaltdeckschicht ab Ende der Hochstraße bis zum Ende des Bauabschnitts 2/2 (Trogbauwerk Neuenlander Straße), in der 70 km/h-Zone der Verbindungsrampen sowie im westlichen Teilstreckenabschnitt der Auf- und Abfahrtsrampe Neuenlander Straße (Bau-km 3+322 bis 4+567 bzw. 4+548)
- Durch den offenporigen Belag ergeben sich Änderungen in der schalltechnischen Untersuchung, da nunmehr bei einer geringeren Anzahl von Gebäuden die Grenzwerte überschritten werden.
- Lärmschutzanlage Nr. 6 (unmittelbar südlich der Verbindungsrampe) wird im westlichen Teilabschnitt als Wall von 60 m Länge ausgeführt.
- Lärmschutzwand Nr. 3 (etwa zwischen Georg-Droste-Str. und Nollendorfer Str., ersetzt die vorhandene Lärmschutzwand) wird auf 240 von insges. rd. 302 m Länge gekröpft.
- Getrennter und verbreiteter Geh- und Radweg mit taktil wahrnehmbarem Trennstreifen im Trogbauwerk unter der Autobahn, das hierfür geringfügig in Breite und Achse angepasst wird.
- Die Bushaltestelle in der Kattenturmer Heerstr. wird im Wesentlichen etwas verlängert und nur geringfügig verlegt.
- Die Rampe stadteinwärts aus dem Knotenpunkt Neuenlander Str./Kattenturmer Heerstr. wird zwischen den Lärmschutzwänden auf mind. 7,0 m verbreitert.
- Nothaltebuchten werden an geeigneter Stelle eingefügt.
- Zusätzliche Rad- und Gehwegverbindung zwischen Neuenlander Straße und Kleingartengebiet

Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Ordner	Anlage	Bezeichnung	Maßstab
1	1	Erläuterungsbericht	-
	1a	Allgemein verständliche Zusammenfassung nach §6 UVPG	
	2	Übersichtskarte	1:50.000
	3.1	Übersichtslageplan	1:2.500
	3.2	Übersichtslageplan (Luftbild)	1:2.000
	4	Übersichtshöhenplan	1:2.000/200
	5	entfällt	
	6	Straßenquerschnitt	1:50/1:100
	7	Lageplan	1:1000/2500
	7.1	Lageplan PFS, 2. BA / 1. Baustufe	1:500
	8	Höhenplan	1:1.000/100
9	-		
10	Bauwerksverzeichnis		
10.1	Bauwerksverzeichnis (Auszug) PFS, 2. BA, 1. Baustufe		
2	11	Schalltechnische Untersuchung	
	11.1	Erläuterungsbericht	
	11.2	Berechnungsunterlagen	
	11.3	Schalltechnischer Übersichtslageplan	1:2.500
	11.4	Schalltechnischer Lageplan	1:1.000
3	12	Landschaftspflegerischer Begleitplan(LBP)	
	12.1	Textliche Erläuterung	
	12.2	Bestands- und Konfliktplan	1:1000/2500
	12.3	Landschaftspflegerische Maßnahmen	1:1000/2500
	12.4	Gutachtliche Stellungnahme der Naturschutzbehörde / Einvernehmenserklärung	
	13	Wassertechnische Untersuchung	
	13.1	Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen	
	13.2	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen	1:1.000
	13.3	Längsschnitt der Entwässerungsmaßnahmen	1:1.000/100
	13.4	Hydraulisches Gesamtmodell BAB A 281 - BA 2/2 „Einzugsgebiet Zuleiter Neuenland“	
	14	Grunderwerb	
	14.1	Grunderwerbsplan	1:1000/2500
	14.2	Grunderwerbsverzeichnis	
	15	Leistungsplan	1:1.000
	15.1	Leistungsplan PFS, 2. BA / 1. Baustufe	1:500
16	Luftschadstofftechnische Untersuchung		

II

Einwendungen Privater

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens sind private Einwendungen sowie Einwendungen sonstiger Vereinigungen gegen das Planfeststellungsverfahren erhoben worden. Dem Plan stehen daher private Belange gegenüber. Solche Belange sind vor allem dadurch betroffen, dass von unterschiedlich genutzten, privaten Grundstücken Flächen benötigt werden. Daneben führt das Vorhaben in Teilbereichen zu einer zusätzlichen Lärm- und Schadstoffbelastung in seiner Umgebung. Diese und andere Belange wurden unabhängig davon, ob entsprechende Einwendungen in jedem Einzelfall erhoben wurden, in die Überprüfung einbezogen, sofern sie aus dem Verfahren erkennbar waren.

Die Betroffenen haben ihre Stellungnahmen und Hinweise unter Beachtung der gesetzten Fristen im Anhörungsverfahren abgegeben. Diese sind vom Vorhabenträger und den Beteiligten geprüft, erwogen und gegebenenfalls in der Planung berücksichtigt worden. Im Folgenden werden daher nur noch diejenigen Einwendungen oder Teile von diesen behandelt, welche im Anhörungsverfahren nicht abschließend geklärt oder durch Planänderungen nicht gegenstandslos wurden bzw. sich nicht erledigt haben, es sei denn, es erscheint eine Abwägung geboten.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens sind 724 private Einwendungen gegen das Planfeststellungsverfahren erhoben worden. Die Mehrzahl der Einwendungen ist gleichlautend. Sie wurden als Einzelseinwendungen, als Einwendungen mit bestätigender Unterschriftenliste oder mittels vorgefertigter Vordrucks eingelegt.

Die Namen sind nachstehend aufgelistet. Dabei ist jedem Namen eine Nummer zugeordnet, unter der im Folgenden Bezug genommen wird auf den Inhalt der jeweiligen Einwendung. Alle aufgelisteten Einwendungen finden im Abwägungsprozess Berücksichtigung, Zweifel an der Einwendungsberechtigung (z.B. Nr. 619 „offener Brief“ an den Senator) werden grundsätzlich zugunsten der Einwender entschieden.

Bei den gleichlautenden Einwendungen handelt sich um folgende Themenfelder, die mehrfach Gegenstand der privaten Einwendungen sind:

- 1. Lärmschutz**
- 2. Schadstoffbelastungen**
- 3. Wertminderungen/Entschädigungen**
- 4. Baulärm/Erschütterungen**
- 5. Verkehre/Verkehrsprognosen/Verkehrsregelungen**
- 6. Variantenwahl und deren Unterthemen**

Zu diesen Einwendungen wird nicht gesondert und ausdrücklich Stellung genommen, sondern im Gesamtzusammenhang mit den vorgebrachten Belangen abgewogen.

Die Einwendungen, für die es nach Prüfung eine weitere Veranlassung gibt, über die vorgebrachten privaten Belange in anderer Hinsicht zu entscheiden als im Gesamtzusammenhang mit den vorgebrachten Belangen, ist eine Abwägung der Einzelinteressen vorzunehmen.

Aus den nachfolgenden Ausführungen zu den eingewandten Themenfeldern wurde über die erhobenen Einwendungen wie folgt entschieden: Soweit die Einwendungen nicht durch Zusagen des Vorhabenträgers ihre Erledigung gefunden haben, werden diese zurückgewiesen.

1	METRO MSB-Grundbesitz GmbH Co.KG	250	Frau Herzog	499	Frau Otersen
2	Metro Cash Carry Deutschland GmbH	251	Frau u. Herr Uhe/ C.Uhe-Jörger/Herr Jörger	500	Herr Russ
3	premio-Reifenservice	252	Herr Körber	501	Frau Gerke
4	Plate	253	Frau Reuter	502	Herr R. Otersen
5	Wähmann	254	Herr Reuter	503	Herr Frost
6	Theseus Immobilien Verwaltungs GmbH Co.KG-LBB / Fonds Zwölf	255	Eheleute Schwewecke	504	Herr Huxoll

7	Bremer Fahrzeughaus Schmidt+Koch AG	256	Herr Braun	505	Familie Dallek
8	Böttcher	257	Eheleute Witt	506	Herr Guthmann
9	Ehepaar Hilbring	258	Eheleute Schramm	507	Herr Boschen
10	Frau Wilhelm	259	Herr Pieken	508	Frau Hapke
11	Ehepaar Wöltjen	260	Eheleute Wippert	509	Herr R. Dallek
12	Ehepaar Sahin	261	Herr Warnken	510	Herr Dreyer
13	Frau Mahinzaeim	262	Frau Hahm	511	Herr Laske
14	Herr Gerstner	263	Frau Schwieger	512	Herr Zimmermann
15	Herr Ferraz	264	Frau Donzelmann	513	Herr Wennhold
16	Frau Möller	265	Herr Rutzka	514	Frau Conrad
17	Herr Rump	266	Herr Paul	515	Frau Kuss
18	Frau Golnik	267	Frau Bayram	516	Eheleute Osmers, Frau A. Schmitz
19	Frau Mitkowsky	268	Herr Kemme	517	Herr Bittner
20	Herr Sandstedt	269	Frau Freese	518	Eheleute Pickner
21	Frau Hase	270	Eheleute Ebeling	519	Eheleute Marquardt
22	Herr Haake	271	Frau Zehner-Thuy	520	Eheleute Wangerin
23	Frau Eden/ Herr Fitkau	272	Eheleute Özkan	521	Herr Kräft
24	Eheleute Hellrung	273	Herr Yanyore	522	Frau H. Schwagereit
25	Eheleute Köhler	274	Herr Slazalek	523	Herr Stilo
26	Herr Uhlhorn	275	Frau Schneider	524	Frau K. Schwagereit
27	Eheleute Mahrenholz	276	Herr Schwalda	525	Herr C. Schwagereit
28	Eheleute Kind	277	Herr Grützke	526	Herr Claußen
29	Frau Kühne	278	Frau Plönnings	527	Frau Schimanski
30	Eheleute Bäker	279	Frau Fricke	528	Herr Engel
31	Eheleute Kaufmann	280	Frau Jahnke	529	Eheleute Müller
32	Eheleute Clasen	281	Frau Jahnke	530	Eheleute Staedtler
33	Eheleute Theodoridis	282	Herr Riedel	531	Herr Krüger
34	Eheleute Kerstan	283	Herr Kirk	532	Frau Karspeck
35	Herr Zübeyde	284	Herr Tunkowski	533	Herr Geisler
36	Eheleute Westpahl	285	Frau Tunkowski	534	Eheleute Bähr
37	Eheleute Wiggers	286	Herr Schubert	535	Frau Geisler
38	Eheleute Okoro	287	Herr Wähmann	536	Eheleute Landsky
39	Frau Schierenbeck	288	Frau Taubert	537	Frau Wagner
40	Herr Allerheiligen	289	Herr Roll	538	Frau Bartel
41	Herr Fischbach	290	Familie Kehlichhaus	539	Frau Brell
42	Herr Loos	291	Nicht lesbar	540	Eheleute Schüttrumpf
43	Frau Dr. Fokuhl	292	Frau Sievers	541	Herr Willi
44	Herr Golla	293	Herr Tara	542	Herr Schwarze
45	Herr Strehlitzer	294	Herr Voigt	543	Herr Langelott
46	Herr Köhn	295	Eheleute Dralle	544	Herr C.- H. Meyer
47	Eheleute Sagemann	296	Herr Wilhelm	545	Herr Langerbele
48	Herr Hoffmann	297	SPD Bremen OV Kattentum/Kattenesch	546	Frau Preuss
49	Frau Hoffmann	298	Herr de Lippe	547	Frau Krukau
50	Herr Hartwig	299	Herr Jahn	548	Frau Feise
51	Frau Hartwig	300	Amtliche Materialprüfungsanstalt	549	Frau Weber
52	Frau Weigang	301	Herr Günter	550	Herr Linke
53	Herr Weigang	302	Herr Walter	551	Eheleute Borchard
54	Herr Bartzih	303	Herr Allermann	552	Frau Streithorst
55	Frau Schlüter	304	Frau Beckmann	553	Herr Becker
56	Frau Thaler	305	Herr Schmohel	554	Herr Buchholz
57	Frau Rimberg	306	Frau Ahlers	555	Herr Paetzold
58	Herr Rust	307	Verein der Kleingärtner	556	Frau R. Fiebelkorn
59	Frau Hemma	308	Herr Barre	557	Frau Tietje
60	Frau Lehmann	309	Herr Kreib	558	Frau Belger
61	Frau Ruprecht	310	Herr Fastenau	559	Frau B. Fiebelkorn
62	Frau Friesicke	311	Herr Langer	560	Herr Osmers
63	Frau Schlocke	312	Herr Jörgensen	561	Herr Dr. Weger
64	Herr Kahle	313	Herr Gericke	562	Frau Schäfer
65	Frau Neunherz	314	Herr R. Wannmacher	563	Frau Weger
66	Herr Schlake	315	Frau Gold	564	Eheleute Lamke
67	Frau Schalow	316	Herr K.-P. Wannmacher	565	Herr Beuster
68	Herr Schalow	317	Frau Schiemann	566	Eheleute Neumann
69	Frau Rothe	318	Herr Schiemann	567	Eheleute Bäuml
70	Frau Schmidt	319	Herr Nölle	568	Herr Schneider
71	Herr Roquast	320	Frau Falk	569	Eheleute Brünjes
72	Frau Porunken	321	Herr Büschke	570	Frau Ruge-Kackebart
73	Herr Hövermann	322	Frau Lening	571	Eheleute Kronberg
74	Frau Watzke	323	Herr Plöt	572	Eheleute Grützner
75	Herr Watzke	324	Herr Krüger	573	Herr Neumann

76	Frau Watzke	325	Frau Böttcher	574	Eheleute Heidmann
77	Frau Klatten	326	Kleingärtnerverein Gartenfreunde Br.-Süd e.V.	575	Ehel. Neumann-Breeger/Breeger
78	Frau Franke	327	Kleingärtnerverein "Neuenland" e.V.	576	Eheleute Rogalski
79	Herr Zimmermann	328	Herr Siems	577	Familie Poser
80	Herr Schütze	329	Herr Sakulowski	578	Frau A. Poser und Herr F. Poser
81	Herr Bracht	330	Frau Konrad	579	Eheleute Thiel
82	Herr Strauß	331	Herr Scharf	580	Frau Kronberg
83	Herr Lehmann	332	Herr Wetjen	581	Ehel. Neumann-Breeger/Breeger
84	Herr Bohrmann	333	Frau Schumacher	582	Herr W. Neumann
85	Frau Sagemann	334	Frau Bohndorf	583	Herr Seutter
86	Herr Zimmermann	335	Frau Walther	584	Herr Reinholdt
87	Herr Ketone	336	Herr Schumacher	585	Eheleute Hassel
88	Frau Weber	337	Herr Arnold	586	Herr Daßenies
89	Herr Hoffmann	338	Herr Markwat	587	Frau Streich
90	Frau Hoffmann	339	Frau Erhardt	588	Herr Giffley
91	Herr Hoffmann	340	Herr Conradi	589	Frau I. Hollmann
92	Herr Hoffmann	341	Herr Walther	590	Frau L. Hollmann
93	Frau Sagemann	342	Eheleute Schulz	591	Frau Pundsack
94	Herr Sagemann	343	Frau Post-Gonzalez	592	Familie Streitz
95	Herr Herzfeld	344	Herr Beinhoff	593	Herr Poser
96	Herr Sagredo	345	Eheleute Kapfer	594	Eheleute Horn
97	Frau Homfeld	346	Herr Mandel	595	Eheleute Fitz
98	Frau Wolpmann	347	Herr Büchel	596	Familie Strecker
99	Herr Wolpmann	348	Herr Schober	597	Eheleute Rogalski
100	Herr Kocabas	349	Frau Buch	598	Herr Abramowski
101	Frau Kocabas	350	Herr Schreiber	599	Frau Abramowski
102	Frau Kocabas	351	Herr Schaich	600	Familie Schmidt
103	Frau Terhorst	352	Herr J.D. Woltjen	601	Frau Boehnke
104	Herr Kaune	353	Frau Schütte	602	Herr Gerber
105	Eheleute Wolpmann	354	Herr Gronau	603	Herr Hartje
106	Eheleute Schröder	355	Herr Schloms	604	Frau Dieck
107	Eheleute Meyer	356	Herr Schröder	605	Familie Hinrichs
108	Herr Meyer	357	Herr Krökel	606	S. Stegmann/E. Stegmann/K. Stegmann
109	Herr Hune	358	Herr G. Woltjen	607	Frau H. Heidmann
110	Frau Finken	359	Frau Buchholz	608	Frau Poser
111	Herr Finken	360	Herr Tank	609	Ehel. Grundmann/Phuong Tat-Grundmann
112	Frau Brüggemann	361	Herr Leonhardt	610	Familie Heidmann
113	Frau Franke	362	Herr Ristau	611	Eheleute Heidmann
114	Herr Panzer	363	Frau Conradi	612	Frau Runge-Kackebart
115	Frau Wolff	364	Herr Salutzki	613	Herr Bischler
116	Frau Schmidt	365	Frau Orschel	614	Familie Stenken
117	Herr Behrens	366	Herr Adamek	615	Herr Lohbeck
118	Familie Schmidt	367	Frau Wieselbach	616	Frau Lohbeck
119	Eheleute Ewert	368	Herr Feldmann	617	Frau Seutter
120	Frau Emktag	369	Frau Jahn	618	Initiative Rettet die Wolfskuhlensiedlung, Frau Neumann-Breeger/Herr Breeger
121	Herr Kowald	370	Frau Feldmann	619	Vereinigung der BI Obervielend/Huckelriede für eine menschengerechte A 281 Herr Breeger/Herr Körber s. lfd. Nr. 619
122	Frau Lampe-Kowald	371	Thomas Guthahn	620	Eheleute von Rüschen
123	Frau Finken	372	Herr O. Meyer	621	Eheleute Simon
124	Frau Lampe	373	Frau S. Meyer	622	Eheleute Haßfeld
125	Herr Lange	374	Frau Koch	623	Familie Moczarski
126	Herr Barenbrock	375	Frau Mercado	624	Herr Schröder
127	M. und B. Stahlbaum	376	Frau Kanngießer	625	Herr Thiel
128	Herr Sprung	377	Herr Legenhausen	626	Herr Dohms
129	Eheleute Bielefeld	378	Frau Bickschlag	627	Frau Lemme
130	Herr Friese	379	Frau Harves	628	Eheleute Priesmeyer
131	Eheleute von Twistern	380	Herr Molle	629	Herr Bork
132	Herr Wolff	381	Frau Stehmeier	630	Eheleute Meyer
133	Frau Müller	382	Herr Stehmeier	631	Frau I. Meyer
134	Familie Maaß	383	Eheleute Voges	632	Frau Krohne
135	Frau Förster	384	Frau Basler	633	Herr Holz
136	Herr Förster	385	Herr H.-J. Basler	634	Herr Behrens
137	Herr Karsch	386	Herr Ch. Basler	635	Frau Mohrmann
138	Frau Karsch	387	St. Markus-Gemeinde (s. TöB)	636	Familie Seutter
139	Herr Kreib	388	Herr Kahler	637	Frau Sapia
140	Eheleute Mahrenholz	389	Eheleute Schloendorff	638	Herr Runge
141	Herr Meinken	390	Eheleute Schloendorff	639	Frau Busch
142	Familie Ibrahim	391	Frau Itrenga	640	

143	Familie Berisha	392	Herr Kahler	641	Herr Heitmann
144	Eheleute Fiedler	393	Frau Hoyer	642	Eheleute Schwobe
145	Familie Peters	394	Frau Petersen	643	Eheleute Ruhase
146	Herr Schmidt	395	Herr Nileshkumar	644	Eheleute Käcks
147	Frau I. Schmidt	396	Herr Heitmann	645	Herr Gundlaff
148	Frau H. Schmidt	397	Herr Kollert	646	Herr Hallwas
149	Herr Jacobs	398	Eheleute Nagel	647	Eheleute Beydoun
150	Frau Knitter	399	Frau Kröning	648	Eheleute Meyer
151	Eheleute Marquardt	400	Herr Kröning	649	Eheleute Schwobe
152	Eheleute Poppenheger	401	Herr Olejnik	650	Familie Witschel
153	Eheleute Wendelin - Douvier	402	Frau Höpfl	651	Herr Groos
154	Eheleute Schönherr	403	Herr Kalitovics	652	Herr Runge
155	Eheleute Franz	404	Eheleute Kannegiesser	653	Eheleute Scheidel
156	Frau Kukulka	405	Herr Göllner	654	Frau Klinker
157	Herr Kukulka	406	Herr Freese	655	Frau G. Müller
158	Frau Volkmann	407	Herr Wagenknecht	656	Frau Stolz
159	Herr Glauch	408	Herr Schmeisser	657	Herr W. Naujocks
160	Frau Hollens	409	Frau Nieradzki	658	Herr D. Naujocks
161	Herr Köhler	410	Frau Weibrecht	659	Herr Brecht
162	Frau Honkomp	411	Frau Wendelken	660	Herr T. Heitmann
163	Herr Hösch	412	Herr Nedderman	661	Eheleute Burs
164	Frau Pusch	413	Herr Feldbusch	662	Herr Bauer
165	Frau Höhne	414	Frau Papoutsalakis	663	Frau Kattau
166	Frau Malikofsky	415	Herr Dammeyer	664	Frau I. Heitmann
167	Herr Boldt	416	Herr Sieler	665	Eheleute Petermann
168	Herr Fischer	417	Frau Plate	666	Herr Gottlieb
169	Herr Tütken	418	Herr Nürnberger	667	Eheleute Sapia
170	Frau Lübsin	419	Herr Schäfer	668	Eheleute Ruhase
171	Frau Rexin	420	Eheleute Bothe	669	Herr Özbicer
172	Frau Götz	421	Herr Aykanat	670	Herr A. Müller
173	Herr Götz	422	Herr Korcke	671	Herr Hinz
174	Herr Kolwe	423	Frau Rieken	672	Familie Neumann
175	Herr de Lippe	424	Herr Peter	673	Herr Herbst
176	Herr Körber	425	Frauen H. und S. Hoyer	674	Eheleute Oltmanns
177	Eheleute Eidemann	426	Familie Böhshans	675	Frau Bertels
178	Herr Krause	427	Herr Lühring	676	Herr Müller
179	Herr Delekat	428	Frau Lühring	677	Herr Ferenz
180	Herr Behrens	429	Frau Janßen	678	Familie Seutter
181	Frau Griesehop	430	Frau Martens	679	Frau Felsch
182	Herr Schumacher	431	Herr R. Guhrke	680	Frau Röpe
183	Frau Vultee	432	Herr S. Guhrke	681	Frau Quinlan
184	Herr Schramm	433	Herr Leitermann	682	Eheleute Glandorf
185	Herr Rutzka	434	Eheleute Müller	683	Herr Walden
186	Eheleute Paul	435	Eheleute Gzella	684	Eheleute Busch
187	Eheleute Schramm	436	Eheleute Bolte	685	Herr Dallek
188	Eheleute Schmeyers	437	Eheleute Freund	686	Herr H. Geister
189	Frau Riggers	438	Frau Dittmer	687	Herr O. Geister
190	Herr Brachler	439	Eheleute Brettmann	688	Frau Frese
191	Herr Extra	440	Frau Puckhaber	689	Eheleute Drücker
192	Eheleute Kaul-Spiering	441	Herr Kranz	690	Herr K.-J. Drücker
193	Herr Kaul	442	Herr Dahnken sen.	691	Herr Weitendorf
194	Frau Olk	443	Herr Dahnken jun.	692	Frau Weitendorf
195	Herr Kruch	444	Frau Dahnken	693	Frau Meyer/Herr Wunder
196	Herr Bockhop	445	Herr Ott	694	Frau Gründel
197	Frau Schmeyers	446	Herr Macit	695	Frau Schierholz
198	Frau Magdowski	447	Herr Pundsack	696	Herr Schierholz
199	Frau Dohms	448	Frau Pundsack	697	Frau/Herr K. Jahnz
200	Frau Hinz	449	Frau Bohnenkamp	698	Frau Guido
201	Frau Schmeyers-Rutzka	450	Herr S. Bohnenkamp	699	Frau Brauer
202	Herr Glade	451	Herr D. Bohnenkamp	700	Herr Schmidt
203	Frau Dinklage	452	Frau Bohnenkamp	701	Frau Zoll
204	Firma Pizza-Hit	453	Herr H. Sienkamp	702	Frau Wähmann
205	Frau Schneider	454	Herr B. Sienkamp	703	Herr Schierholz
206	Herr Graw	455	Herr Arzu	704	Herr Reumann
207	Frau Graw	456	Frau Aziz	705	Frau Hey
208	Herr Spreer	457	Frau Asli Fatma Acik	706	Frau Wenzel
209	Frau Urbanczyk	458	Frau Fatma Acik	707	Herr Hoffmann
210	Frau Elling	459	Herr Cavit Acik	708	Herr Förster
211	Herr Risino	460	Herr Böchs	709	Herr Kolata

212	Eheleute Lindhorst	461	Eheleute Torst	710	Frau Finkbein
213	Frau Karwelies	462	Eheleute Frese	711	Frau Morisse
214	Frau Wosing	463	Herr Hasselmann	712	Frau Widder
215	Herr Pergioni	464	Frau Tesch	713	Herr Thiel
216	Herr Derakhshan	465	Eheleute Stellmann	714	Herr Muy
217	Frau McLaren/Herr Menzel	466	Herr Fromme	715	Frau Soros
218	Herr Grammerstort	467	Frau Brettmann	716	Herr Röling
219	Herr Gröne	468	Herr Wangerin	717	Herr Schulz
220	Frau Wolfes	469	Eheleute Brunko	718	Herr Hillmann
221	Herr Wolfes	470	Frau Hillemacher	719	Frau Wilts
222	Herr Gröper	471	Eheleute Domnik	720	Herr Giessel
223	Frau Spreer	472	Herr Ottjes	721	Herr Mogalle
224	Frau Tutje	473	Frau Schierenbeck	722	Herr Siede
225	Herren E. u. R. Braun	474	Frau von Kölln	723	Frau Drews
226	Frau Gerken	475	Frau Sommer	724	Herr Kleine
227	Herr Heimann	476	Frau Strege		
228	Herr Bullwinkel	477	Herr Strege		
229	Herr Risino/Frau Weber	478	Herr H. Kater		
230	Frau Grösling	479	Frau G. Kater		
231	Herr Wirsig	480	Frau M.- Jo. Kater		
232	Frau Ströll	481	Eheleute Frese		
233	Herr Ströll	482	Frau Schlender		
234	Herr Ha Fi. Ströll	483	Herr Beckmann		
235	Frau Elmers	484	Herr Witte		
236	Herr Elmers	485	Frau Naumann		
237	Frau Kreib	486	Herr Seel		
238	Herr Knief	487	Frau B. Tiedemann		
239	Herr Müggenburg	488	Herr Tiedemann		
240	Frau Fischer	489	Frau L. Tiedemann		
241	Herr Ahlers	490	Eheleute Kampe		
242	Frau Ahlers	491	Herr Beckmann		
243	Frau Jahnke	492	Frau Fokken		
244	Herr Dahnken	493	Herr Fokken		
245	Frau Rose	494	Frau Waltemathe		
246	Frau Tautu	495	Frau Wunderlich		
247	Herr Tautu	496	Eheleute Wiesner		
248	Herr Swilchowski	497	Herr D. Otersen		
249	Herr Ahrlich	498	Herr F.-B. Otersen		

Entscheidungen zu Einwendungen, die von der Mehrzahl der Betroffenen gleichlautend erhoben wurden.

Hierbei handelt es sich um die nachfolgend aufgeführten lfd. Nummern gemäß vorgenannter Auflistung „Einwendungen Privater“: 14-17, 19-26, 28-30, 32-42, 45-88, 105-112, 114-125, 128-129, 132-140, 142-154, 156-175, 178-251, 253-263, 265-299, 301-388, 497-499, 503-552, 554-571, 578-580, 582-636, 643-724.

1.Lärmschutz

Grundsätzliche Ausführungen zum Themenfeld Lärmimmissionen von der A 281 BA 2/2, die hauptsächlich Gegenstand der privaten Einwendungen sind

Allgemeines

Der Schutz bewohnter Gebiete und Gebäude vor Straßenverkehrslärm ist nach den Vorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) umzusetzen, und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen ist vorzubeugen.

Der Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm erfolgt nach den verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

Nach § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende

Gebiete sowie auf sonstige schützbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung-16. BImSchV)

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz).

Die Wahl der Lärmschutzmaßnahmen wird unter Beachtung bautechnischer und wirtschaftlicher Gesichtspunkte und in Abwägung mit sonstigen Belangen getroffen. Dem aktiven (straßenseitigen) Lärmschutz wird hierbei der Vorrang eingeräumt. Dies gilt nach § 41 (2) BImSchG jedoch nicht, wenn die Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Wenn den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrung Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabenträger dem Grunde nach einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. § 74 Abs. 2 Satz 3 Bremisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BremVwVfG)).

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorzunehmen. In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen gemäß Anlage 1 der Verordnung nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen Ausgabe 1990 (RLS-90)“ zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen, Zu- und Abschläge gemacht werden. Nach dem Berechnungsverfahren ist auch eine eventuelle Vorbelastung durch andere Geräusche nicht in Ansatz zu bringen. Nach dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ist der Lärm für jeden Geräuschemittenten, wie Straßenverkehr, Schie-

nenverkehr, Luftverkehr, Wasserstraßenverkehr, Industrie und Gewerbe, Sportanlagen und Freizeitanlagen getrennt zu erfassen. Diese getrennte Erfassung ist bedingt durch die verschiedenen Regelwerke und Berechnungsmethoden, die je nach Geräuschart unterschiedlich sind.

Der Beurteilungspegel bezieht sich somit nur auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmwirkungen zu bilden (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 96, 1003).

Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)
- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach dem Buchstaben a), c) und d) in der vorstehenden Aufzählung entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf. Diese Belastungsgrenzwerte sind verbindlich.

Der Bau der Bundesautobahn A 281 im Bauabschnitt (BA) 2/2 sowie der Verbindungsrampen ist ein Neubau im Sinne von § 1 (1) der 16. BImSchV. Daher haben diejenigen „dem Grunde nach“ einen Anspruch auf Lärm-

schutzmaßnahmen, bei denen eine Überschreitung der jeweils maßgebenden Grenzwerte nach § 2 der o.a. Rechtsverordnung durch die von den Neubaustrecken verursachten Immissionen festgestellt wird.

Die im Zusammenhang mit dem Neubau der A 281 BA 2/2 vorgesehenen Baumaßnahmen im Bereich des Knotenpunkts Verbindungsrampe/ Kattenturmer Heerstraße/ Arsterdamm sind notwendige Anpassungsmaßnahmen an die zukünftige Situation. Die Umbaumaßnahmen im angesprochenen Teilbereich sind gem. § 1 (2) der 16. BImSchV als erheblicher baulicher Eingriff zu werten. Ein Anspruch auf Lärmschutz aufgrund dieser Baumaßnahme ist daher dem Grunde nach gegeben, wenn durch die bauliche Veränderung des Verkehrsweges eine Erhöhung des Mittelungspegels um 3 dB(A) oder die Überschreitung der maßgebenden Grenzwerte eintritt.

Die von Autobahnen verursachten Verkehrslärmimmissionen liegen in der Nachtzeit im Mittel um rd. 5 dB(A) unter den Tageswerten. Dies erklärt sich aus der für derartige Verkehrswege typischen Tag-Nacht-Verteilung des Pkw- und Lkw-Verkehrsaufkommens. In der 16. BImSchV sind für die Beurteilungszeit in der Nacht jeweils 10 dB(A) kleinere Immissionsgrenzwerte festgelegt als für die Beurteilungszeit am Tag. Aus diesem Grund können durch Lärmschutzanlagen in der Regel nur die Tagesgrenzwerte eingehalten werden, wenn sich die betroffene Wohnbebauung, wie im vorliegenden Fall, in geringer Entfernung zur Autobahntrasse befindet.

Alle Lärmschutzwände an der geplanten A 281 BA 2/2 wurden in einer umfangreichen Variantenbetrachtung im Hinblick auf Länge und Höhe schalltechnisch optimal und in städtebaulich vertretbaren Höhen geplant. Im Rahmen dieses Abwägungsverfahrens durch den Vorhabenträger wurden die Wandhöhen auf 3-6 Meter über Gelände festgelegt. Insbesondere wird mit den vorgesehenen Lärmschutzwänden der maßgebende Immissionsgrenzwert am Tage auf den niedrig gelegenen schutzbedürftigen Freiflächen (Außenwohnbereiche) eingehalten.

Die örtliche Situation ist im Übersichtslageplan (Unterlage 11.3, Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen) dargestellt. Das zu untersuchende Gebiet befindet sich beiderseits des Bauabschnittes 2/2 der Bundesautobahn A 281. Die Tiefe des Untersuchungsbereiches beträgt rd. 600 m. Sie ergibt sich aus den Ge-

bietsausweisungen (z.B. Wohngebiete, Mischgebiete etc.) und dem daraus abzuleitenden Schutzanspruch in Bezug auf die Immissionsgrenzwerte gemäß der 16. BImSchV.

Die Berechnung der Emissionspegel für die zu untersuchenden Verkehrswege erfolgt auf der Grundlage der RLS-90 unter Beachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Fahrbahnoberfläche und der durchschnittlichen, täglichen Verkehrsstärke (DTV) einschließlich Lkw-Anteil.

Die Lärmschutzanlagen wurden unter Beachtung der für die A 281 BA 2/2 vorgesehenen Fahrbahnoberflächen sowie der örtlichen Gegebenheiten in Lage und Höhe abgestimmt und auf ihren Nutzeffekt untersucht und festgelegt.

Da jedoch trotz der Pegelminderungen durch die geplanten Lärmschutzwände / Lärmschutzwall in der Nachtzeit und zum Teil auch am Tage im Wesentlichen an den oberen Etagen einzelner Wohngebäude Grenzwertüberschreitungen verbleiben, kann für diese Fälle nach den Bestimmungen der 16. BImSchV ein weitergehender Anspruch auf passiven Lärmschutz am Wohngebäude bzw. eine Entschädigung des Außenwohnbereichs in Betracht kommen. Ansprüche auf ggf. erforderlichen passiven Lärmschutz sind außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabenträger zu regeln und somit nicht Gegenstand des Verfahrens. Die Abwicklung der in Betracht kommenden Entschädigungen durch den Vorhabenträger erfolgt auf Grundlage der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (24. BImSchV).

Im Rahmen der vg. Betrachtungen wurde durch den Vorhabenträger auch die Wirkung lärmärmer Fahrbahnoberflächen untersucht. Für den Fall, dass der Fahrbahnbelag der A 281 BA 2/2 aus einer offenporigen Asphaltdeckschicht ($D_{StrO} = - 5 \text{ dB(A)}$) und nicht aus einer Splittmastixoberfläche ($D_{StrO} = - 2 \text{ dB(A)}$) hergestellt wird, resultiert im Bereich der durch Straßenlärm von der künftigen Autobahn am stärksten betroffenen Wohnbebauung nördlich des Trogabchnitts der Neuenlander Straße eine zusätzliche Pegelminderung von ca. 0,5 – 2,5 dB(A). Die Pegelminderungen sind abhängig von der Lage des betrachteten Wohngebäudes zur Autobahn.

In Gesprächen mit dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

konnte während des Anhörungsverfahrens im Zuge des „Runden Tisches“ erreicht werden, dass dem Einsatz des offenporigen Asphalts trotz Mehrkosten bei der Unterhaltung der A 281 BA 2/2 zugestimmt wurde. Die Planung wurde durch den Vorhabenträger entsprechend geändert. Der offenporige Asphalt soll überall dort zum Einsatz kommen, wo er technisch sinnvoll eingebaut werden kann und hierdurch Pegelminderungen erreicht werden können. Knotenpunkte und Brücken scheiden aus technischer Sicht für einen Einbau aus.

Mit den genannten Lärmschutzmaßnahmen wird unter Beachtung städtebaulicher und landschaftspflegerischer Aspekte ein weitgehender Schutz der an die A 281 BA 2/2 angrenzende Wohnbebauung beiderseits der Trasse erreicht. Durch die geplanten Lärmschutzanlagen sind – bezogen auf den Bau der A 281 BA 2/2 ohne Lärmschutzmaßnahmen – in den am stärksten betroffenen, autobahnzugewandten Gebäude-seiten sowie im direkt angrenzenden Außenwohnbereich, abhängig vom Abstand zur Autobahn bzw. von der Geschossebene, wesentliche Pegelminderungen zu verzeichnen. Diese sind in der schalltechnischen Untersuchung zur geplanten A 281 BA2/2 ausgeführt (Anlage 11, Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen). Die sich daraus ergebenden Beurteilungspegel für die betrachteten Immissionsorte an der Wohnbebauung bzw. im Außenwohnbereich sind aus der Unterlage 11.2.2 ersichtlich.

Auswirkungen für den Bereich Huckelriede

Nach den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens wird von der geplanten A 281 BA 2/2 einschließlich Querspange der maßgebende Immissionsgrenzwert an einigen Gebäuden südlich der Valckenburghstraße bis zu einem Abstand von ca. 150 m zur Neuenlander Straße überschritten. Dieser Bereich umfasst die Georg-Droste-Straße, Nollendorfer Straße und Vohnenstraße. Hier ergibt sich nach der 16. BImSchV dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz (Unterlage 11.2.2A und 11.2.2B in Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen). Für eine Reiheneinheit (5 Wohneinheiten) im Bereich der Nollendorfer Straße sind dem Grunde nach zusätzlich Entschädigungen von Außenwohnbereichen (Balkone im 1. OG) zu verzeichnen. Bei den übrigen Grundstücken innerhalb des Wohngebiets nördlich der Neuenlander Straße wird der Immissionsgrenzwert mit den geplanten 3 – 6 m hohen Lärmschutzwänden und dem Einsatz

von offenporigem Asphalt eingehalten. Weitergehende Ansprüche auf passive Lärmschutzmaßnahmen oder Außenwohnbereichentschädigungen kommen für diesen Bereich nicht in Betracht.

Entschädigungen für passive Lärmschutzmaßnahmen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Sie sind außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabenträger zu regeln.

Lärmschutzwand vor dem Ortsteil Huckelriede

Die Höhe der Lärmschutzwand vor dem Ortsteil Huckelriede beträgt ca. 6,0 m über dem Straßenniveau der Autobahn. Die oberen 3,0 m sollen transparent ausgeführt werden.

Die geplante Lärmschutzwand beginnt am östlichen Ende (Trogbauwerk) der A 281 BA 2/2 mit einer Höhe von 3,0 m etwa in der Trassenlage der vorhandenen Lärmschutzwand. Über eine Strecke von ca. 24 m erfolgt der Anstieg zur vollen Höhe auf 6,0 m über Straßenhöhe. Die Führung der Lärmschutzwand folgt dem stadteinwärts gerichteten Fahrstreifen, so dass im Bereich Georg-Droste-Straße die Lärmschutzwand ca. 10 m von der heute bestehenden Lärmschutzwand zur Autobahn hin versetzt verlaufen wird.

Im Zuge der Begleitung des „Runden Tisches“ im Anhörungsverfahren wurden Änderungen an der Gestaltung der Lärmschutzwand erreicht. Ab einer Höhe von 4,0 m wird die Lärmschutzwand nunmehr abgewandt von der Bebauung abgekröpft (abgewinkelt) hergestellt. Der mögliche Winkel (ca. 1,4:1) soll sich nach den freizuhaltenen Räumen für Schwerlasttransporte richten.

Aufgrund der transparenten abgekröpften Ausführung in den oberen 3,0 m und wegen des Abrückens der Lärmschutzwand von der Bebauung ist von einer Verschattung der Grundstücke in diesem Bereich nicht auszugehen, die eine zusätzliche Belastung bedeuten würde.

Auswirkungen für den Bereich Arsterdamm/Kattenturmer Heerstraße

Die Wohngrundstücke am Arsterdamm befinden sich sowohl außerhalb der Neubaustrecke der A 281 BA 2/2 als auch außerhalb der Neubaustrecke der Querspange. Demnach sind diese Grundstücke nur indirekt durch die Neubaumaßnahmen betroffen. Im Gegensatz zum Arsterdamm befinden sich einige Grundstücke

an der Kattenturmer Heerstraße unmittelbar im direkten Einflussbereich der geplanten A 281 BA 2/2 und der Querspange.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau der A 281 BA 2/2 einschließlich Querspange soll der äußere westliche Teilstreckenabschnitt des Arsterdamms und die Kattenturmer Heerstraße auf einer Länge von etwa 90 m ausgebaut werden.

Diese Ausbaumaßnahme ist nach der 16. BImSchV als erheblicher baulicher Eingriff zu werten, so dass für die Wohngrundstücke in diesem Bereich des Arsterdamms und der Kattenturmer Heerstraße nur Lärmschutz in Frage kommt, wenn durch die Baumaßnahmen gem. § 1 (2) Nr. 2 der 16. BImSchV eine wesentliche Änderung der Straßenverkehrslärmimmissionen ausgelöst und der jeweilige maßgebende Immissionsgrenzwert gem. § 2 (1) dieser Rechtsverordnung überschritten wird.

Im Prognose-Nullfall (Prognose ohne A 281) wird für den Arsterdamm eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von rd. 3.900 – 7.900 Kfz/24h angegeben. Im Prognosefall mit der A 281 BA 2/2 ist auf dem Arsterdamm mit einer Verkehrsstärke von rd. 4.600 – 10.800 Kfz/24h zu rechnen.

Dies führt in Abhängigkeit vom betrachteten Teilstreckenabschnitt zu einer Zunahme der vom Arsterdamm ausgehenden Straßenverkehrslärmimmissionen um rd. 0,1 – 1,2 dB(A). Die größte Pegelzunahme von 1,2 dB(A) ergibt sich ausschließlich unmittelbar östlich der Kattenturmer Heerstraße.

Da der Mittelungspegel im Prognosefall tags unter 70 dB(A) und nachts unter 60 dB(A) bleibt, resultiert durch den betrachteten Straßenausbau im Bereich des betroffenen Arsterdamms nur für ein Wohngebäude eine wesentliche Änderung der Straßenverkehrslärmimmissionen, so dass entsprechend der 16. BImSchV in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzrichtlinie 97 (VLärmSchR 97) durch den Ausbau des Arsterdamms im Einmündungsbereich mit einer Ausnahme weder ein Anspruch auf Lärmschutz an den Gebäuden, noch ein Anspruch auf Entschädigung der Außenwohnbereiche in Betracht kommt (Unterlage 11.1, Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen).

Durch den Bau der Querspange verringert sich die Verkehrsbelastung auf der Kattenturmer Heerstraße zwischen der Neuenlander Straße und dem Arsterdamm deutlich von rd. 27.500

Kfz/24h im Prognose-Nullfall auf 16.200 Kfz/24h im Prognosefall, so dass sich die von diesem Teilstreckenabschnitt der Kattenturmer Heerstraße ausgehenden Verkehrslärmimmissionen um rd. 2,5 dB(A) reduzieren.

Nach den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens wird lediglich bei einem exponierten Wohngrundstück am Arsterdamm ausgehend von der geplanten A 281 BA 2/2 einschließlich der Querspange der maßgebende Immissionsgrenzwert überschritten. Nach der 16. BImSchV ergibt sich daher dem Grunde nach für das betroffene Wohngebäude Arsterdamm 3 ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen. Zudem ist, wie aus Unterlage 11.1, Abschnitt 8, Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen ersichtlich, dieses Wohngebäude als Ausnahme durch den Ausbau des Arsterdamms betroffen. Mithin besteht auch aus diesem Ausbau dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen.

Für die Wohngrundstücke an der Kattenturmer Heerstraße, die sich unmittelbar im direkten Einflussbereich der geplanten A 281 BA 2/2 und der Querspange befinden, sowie die Wohngrundstücke, die vom geplanten Ausbau der Kattenturmer Heerstraße auf ca. 90 m betroffen sind, kommt ebenfalls passiver Lärmschutz in Betracht, wenn die maßgebenden Immissionsgrenzwerte gem. § 2 (1) der 16. BImSchV überschritten werden. Für diese Wohngrundstücke sind die vom äußerst östlichen Streckenabschnitt der geplanten Querspange ausgehenden Straßenverkehrsgeräusche pegelbestimmend. Dem gegenüber sind bezogen auf diese Wohngrundstücke die Geräusche von der geplanten A 281 BA 2/2 und dem westlichen Teilstreckenabschnitt der Querspange von untergeordneter Bedeutung. Aus diesem Grund kann durch eine zusätzliche Lärmschutzwand südlich der Autobahn oder südlich des westlichen Teilstreckenabschnitts der Querspange für das betrachtete Wohngebiet an der Kattenturmer Heerstraße keine wesentliche Pegelminderung erreicht werden. Selbst mit einer Erhöhung der südlich der Querspange vorgesehenen Lärmschutzwand/Lärmschutzwall von 4,5 m auf 10 m über dem Niveau der Querspange kann im Dachgeschossbereich der direkt angrenzenden Wohngebäude keine ausreichende Pegelminderung erreicht werden, so dass hier Objektschutzmaßnahmen in Betracht kommen müssen.

Alle weiteren Wohngebäude an der Kattenturmer Heerstraße, Kattenescher Weg, Paderborner Straße, Soester Straße und Dreyer Straße befinden sich außerhalb des Untersuchungsgebiets für den geplanten Bau der A 281 BA 2/2. Für diese Wohngebäude kann nach den gesetzlichen Bestimmungen der Verkehrslärmschutzverordnung ein in Betracht kommender Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen von vornherein ausgeschlossen werden. Ausgehend von der geplanten A 281 BA 2/2 einschließlich der Querspange wird der maßgebende Immissionsgrenzwert nach § 2 (1) der 16. BImSchV unterschritten.

Entschädigungen für passive Lärmschutzmaßnahmen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Sie sind außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabenträger zu regeln.

Auswirkungen für den Bereich Autobahnzubringer Arsten

Die Verkehrsbelastung auf dem Autobahnzubringer Arsten erhöht sich von rd. 34.000 Kfz/24 h im Prognose-Nullfall auf 37.000 Kfz/24 h im Prognosefall mit der A 281 BA 2/2, so dass die von diesem Teilstreckenabschnitt des Autobahnzubringers ausgehenden Straßenverkehrslärmimmissionen geringfügig um ca. 0,7 dB(A) zunehmen werden.

Da es sich bei dem Autobahnzubringer um eine bestehende Straße handelt, lässt sich allein aus der festgestellten Zunahme der Verkehrslärmimmissionen um höchstens 0,7 dB(A) nach den gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV kein Rechtsanspruch auf Lärmschutzmaßnahmen ableiten.

Im Übrigen liegt der vom Autobahnzubringer Arsten ausgehende Teilschallpegel im Prognosefall (mit A 281 BA 2/2) im Bereich der Wohngrundstücke beiderseits des Arsterdamms deutlich um mindestens 6 dB(A) unter dem Immissionsgrenzwert von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts. Eine Lärmschutzanlage südlich des Autobahnzubringers wäre nach den Kriterien der „Lärmsanierung“ nicht zu begründen (vgl. hierzu VLärmSchR 97)

Auswirkungen für die Bereiche Wolfskuhle und Kleingärten

In § 1 (1) der 16. BImSchV werden die Belange des Schallschutzes im Falle des Neubaus oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen

Straßen sowie von Schienenwegen der Eisen- und Straßenbahnen geregelt. Entsprechend dieser Rechtsverordnung ist eine Änderung u.a. dann als wesentlich anzusehen, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Der für die schalltechnischen Prüfungen gemäß der 16. BImSchV maßgebliche Untersuchungs-bereich richtet sich daher ausschließlich nach den Grenzen der geplanten erheblichen baulichen Eingriffe, den Grenzen des Straßenneubaus sowie dem Abstand zur Straßentrasse, für den mit einer Überschreitung der festgelegten Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV zu rechnen ist.

Das gesamte Wohngebiet an der Wolfskuhle mit der Bebauung am Wolfskuhlenweg, Köhnenweg, Rhedenweg, Kohlhöfener Weg, Bürgermeister-Mohr-Weg und Krimpelweg sowie die westlich und südlich hiervon gelegenen Dauerkleingartengebiete befinden sich außerhalb der Grenzen des Untersuchungs-bereichs. Demgemäß kann hierfür nach den gesetzlichen Bestimmungen der Verkehrslärmschutzverordnung ein Rechtsanspruch auf Lärmschutz von vornherein ausgeschlossen werden. Ausgehend von der geplanten A 281 BA 2/2 einschließlich Querspange werden die Immissionsgrenzwerte nach § 2 (1) der 16. BImSchV unterschritten. Auf Grund der Unterschreitung der Grenzwerte sind an der Südseite der A 281 BA 2/2 und dem überwiegenden Teilstreckenabschnitt der Querspange keine Lärmschutzanlagen notwendig.

Das Dauerkleingartengebiet am Alten Kuhweideweg befindet sich jedoch im direkten Einflussgebiet der geplanten A 281 BA 2/2 und der Querspange. Mit der im südlichen Bereich der Querspange geplanten 4,5 m hohen Lärmschutzwand/ Lärmschutzwall werden die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV eingehalten. Für diese Dauerkleingärten kommt daher auch kein weiterer Anspruch auf Entschädigung des Außenwohn-bereichs in Betracht (Unterlage 11.2.2B und 11.4, Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen).

2. Schadstoffbelastungen (Luftschadstoffe / Immissionen)

Im Rahmen der Vorentwurfsplanung für die A 281 BA 2/2 wurde die Südvariante für das durchzuführende Planfeststellungsverfahren festgelegt. Für das Verfahren wurde ein Luftschadstoffgutachten über die lufthygienischen Auswirkungen erstellt und geprüft, ob sich durch die durch den zukünftigen Straßenverkehr verursachten Schadstoffemissionen die Immissionskonzentrationen der Schadstoffe unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Hintergrundbelastung in gesetzlich unzulässigem Maße erhöhen. Die für das Planfeststellungsverfahren vorgesehene Variante wurde für das Bezugsjahr 2015 hinsichtlich der Auswirkungen der verkehrlichen Schadstoffemissionen auf die Luftschadstoffimmissionen gemäß der 22. BImSchV untersucht. Auf Grundlage der Verkehrsprognosen für das Jahr 2015 wurden Luftschadstoffimmissionen für den Prognose-Nullfall und einen Prognosefall bestimmt. Der Prognose-Nullfall beinhaltet das heutige Straßennetz mit einer Prognose der Verkehrsbelegung für das Jahr 2015. Der Prognosefall beinhaltet die Realisierung des Bauabschnitts 2/2 der A 281 mit der dafür prognostizierten Verkehrsbelegung für das Jahr 2015.

Nach dieser Untersuchung ist das geplante Vorhaben (A 281 BA 2/2) mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des § 74 Abs. 2 BremVwVfG.

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Immissionen stellen Luftverunreinigungen dar, die sich auf Menschen, Tiere, Pflanzen und andere Schutzgüter überwiegend nachteilig auswirken. Die Maßeinheit der Immissionen am Untersuchungspunkt ist μg (oder mg) Schadstoff pro m^3 Luft. Der Jahresmittelwert, 98-Perzentilwert und weitere Kurzzeitwerte charakterisieren diese Konzentrationen. Der Jahresmittelwert stellt den über das Jahr gemittelten

Konzentrationswert dar. Eine Einschränkung hinsichtlich der Beurteilung der Luftqualität mit Hilfe des Jahresmittelwertes besteht darin, dass er nichts über Zeiträume mit hohen Konzentrationen aussagt. Der Gesetzgeber hat deshalb zusätzlich zum Jahresmittelwert z.B. den so genannten 98-Perzentilwert (oder 98-Prozent-Wert) der Konzentrationen eingeführt. Das ist derjenige Konzentrationswert, der in 98% der Zeit des Jahres unterschritten wird.

Die Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (22. BImSchV) fordert weitere Kurzzeitwerte in Form des Stundenmittelwertes der NO_2 -Konzentrationen von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$, der in nicht mehr als 18 Stunden pro Jahr überschritten werden darf und des Tagesmittelwertes der PM_{10} -Konzentration von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$, der maximal an 35 Tagen überschritten werden darf.

Da diese Werte derzeit nicht direkt berechnet werden können, erfolgt die Beurteilung hilfsweise anhand von abgeleiteten Äquivalentwerten auf Basis der 98-Perzentil- bzw. Jahresmittelwerte. Diese Äquivalentwerte sind aus Messungen abgeleitete Kennwerte, bei deren Unterschreitung auch eine Unterschreitung der Kurzzeitwerte erwartet wird.

Untersucht wurden die vorrangig erzeugten Schadstoffe Stickstoffdioxid NO_2 und Feinstaub (PM_{10}).

Auf der Grundlage der Verkehrsmengen auf den zu betrachtenden Straßen wurden für das Bezugsjahr 2015 die von den Kraftfahrzeugen emittierten Schadstoffmengen ermittelt. Die mittleren spezifischen Emissionen der Fahrzeuge einer Fahrzeugkategorie (PKW, leichte Nutzfahrzeuge, Busse etc.) werden mit Hilfe des „Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA“ Version 2.1. (UBA 2004) ermittelt. Die PM_{10} -Emissionsbestimmung für Abrieb (Reifen, Bremsen, Kupplung und Straßenbelag) infolge der Wiederaufwirbelung (Resuspension) von Straßenstaub wurde entsprechend der in BAST (2005) sowie Düring und Lohmeier (2004) beschriebenen Vorgehensweise angesetzt. Die Vorgehensweise zur Emissionsbestimmung entspricht dem aktuellen Stand der Technik.

Im Zusammenhang mit den Auswirkungen durch den KFZ-Verkehr sind gemäß den Messdaten des Bremer Luftüberwachungssystems (BLUES) die Schadstoffe Benzol, Blei, Schwe-

feldioxid (SO₂) und Kohlenmonoxid von untergeordneter Bedeutung (BLUES - Bericht 2000-2003) und werden aus diesem Grund nicht im Gutachten betrachtet.

Nach Übernahme des digitalen Straßennetzes und Zuordnung sowohl der Verkehrsbelegungen als auch der Verkehrssituationen erfolgte unter Berücksichtigung von Kaltstartzuschlägen, Stauanteilen und Längsneigungseinflüssen die Ermittlung der abschnittsbezogenen Emissionsdichten im Jahresmittel. Die jahresmittleren Emissionen wurden für das detailliert betrachtete Straßennetz auf Linien mit Raumbezug ausgewiesen.

Den Immissionsberechnungen für die flächenbezogenen Immissionskarten liegen die in der Luftschadstofftechnischen Untersuchung (Unterlage 16, Ordner 3 der Planfeststellungsunterlagen) Kap. 3 beschriebene Methodik, sowie in Kap. 4 beschriebenen Eingangsdaten (u.a. Hintergrundbelastung) und die für das Straßennetz von Bremen ermittelten Emissionsdichten (vgl. Kap. 5) zugrunde. Die Berechnungen wurden für das Prognosejahr 2015 durchgeführt.

Die Überprüfung dieser Berechnungen hinsichtlich der Auswirkungen der Kfz-Belastungssituation des Jahres 2025 ergab, dass die im Luftschadstoffgutachten getroffenen Aussagen zur Lufthygiene weiterhin Bestand haben. Aufgrund des fortschreitenden Stands der Technik ist zukünftig eher mit geringeren Werten zu rechnen.

Immissionsergebnisse:

Eine Überschreitung der Grenzwerte an beurteilungsrelevanten Punkten wird weder für NO₂ noch für PM 10 im Luftschadstoffgutachten festgestellt.

Im Prognosefall kommt es sowohl für NO₂ als auch für PM 10 in Bereichen mit beurteilungsrelevanten Punkten großflächig zu einer Verbes-

serung der Immissionssituation im Vergleich zum Prognose-Nullfall. Dies erklärt sich durch die Verkehrsentlastung der Neuenlander Straße und die geplanten Lärmschutzeinrichtungen. Lediglich im Bereich der Wohnhäuser nördlich der Neuenlander Straße entlang der Georg-Droste-Straße, der Vohnenstraße und der Nollendorfer Straße und an den Gebäuden entlang des Arsterdamms ist mit geringfügigen Erhöhungen der Immissionen zu rechnen. Schadstoffbelastungen, die für Anlieger Gefahren und erhebliche Belästigungen bedeuten könnten, sind nicht ersichtlich. Die Grenzwerte nach der 22. BImSchV werden deutlich unterschritten.

Gesundheitsgefährdungen durch angebautes Gemüse

Im Jahr 2001 wurde eine Befragung der wichtigsten deutschen Anbauverbände des ökologischen Landbaus bezüglich des Abstandes für den Gemüseanbau zu Fern- und sonstigen Straßen durchgeführt. Die Befragung hat ergeben, dass die meisten Verbände keine Abstandsaufgaben zu Fern- und sonstige Straßen ausweisen. 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. Einzig die Vereinigung Ökologischer Landbau nennt für den Gemüseanbau explizit Abstandsaufgaben. Zusammenfassend kann daher davon ausgegangen werden, dass Abstandsaufgaben zu vielbefahrenen Straßen derzeit nicht relevant sind.

Nach diesem Kenntnisstand ist somit davon auszugehen, dass das im Garten angebaute Gemüse nicht so stark belastet wird, dass es für einen Verzehr nicht mehr geeignet ist.

3. Wertminderungen/ Entschädigungen

Entschädigungen für Wertminderungen sowie Ertragsminderungen bleiben einer Regelung im Entschädigungsverfahren, welches auf das Planfeststellungsverfahren folgt, vorbehalten, es sei denn, zwischen Einwender und Vorhabenträger kommt eine Einigung über die Höhe zustande (§ 19 a FStrG).

Dies gilt ebenso für die Entschädigung der für Ausgleichsmaßnahmen und dauernde Nutzungsbeschränkungen sowie vorübergehend für Baumaßnahmen in Anspruch genommenen Flächen, sofern im Anhörungsverfahren mit dem Vorhabenträger kein Flächentausch oder Flächenankauf vereinbart wurde.

4. Baulärm/Erschütterungen

Lärmschutz

Zum Schutz der Bevölkerung ist die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ sowie die „Geräte- und Maschinenlärmschutz-Verordnung“ in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Die entsprechenden Immissionsrichtwerte sind gem. der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm-Geräuschimmissionen“ vom 19. August 1970 (Bundesanzeiger Nr. 160 vom 01. September 1970) einzuhalten.

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

Erschütterungen

Die Baustelle und insbesondere die Baumaschinen sind so zu errichten und zu betreiben,

dass sie dem Stand der Technik zur Bekämpfung von Erschütterungen entsprechen und dass die jeweilige Wahrnehmungsstärke nach der DIN 4150 Teil 2 Vornorm in Wohnungen bzw. in vergleichbaren Räumen in allen betroffenen Gebieten nicht überschritten werden.

Die Bauarbeiten werden mit erschütterungsarmen Verfahren durchgeführt, die die Erschütterungen auf ein Mindestmaß begrenzen und bei dem Gebäudeschäden - trotz des vorliegenden Abstands von z.T. weniger als 50 m zum nördlichen Fahrbahnrand der künftigen A 281 BA 2/2 – nicht zu erwarten sind. Ein Beweissicherungsverfahren wird jedoch vor Aufnahme der Bauarbeiten erfolgen. Ergänzend hierzu werden Schwingungsmessungen während der erschütterungsintensiven Baumaßnahmen durchgeführt.

5. Verkehre/Verkehrsprognosen

Als Grundlage für die Planung A 281 BA 2/2 wurden die Verkehrsbelastungen für den Prognosehorizont 2015 herangezogen. In verschiedenen Verkehrsgutachten sind die Verkehrsbelastungen für den vg. Prognosehorizont ermittelt worden. Mit dem Bau der A 281 BA 2/2 wird insbesondere die Neuenlander Straße vom Durchgangsverkehr entlastet und dadurch das Stadtbild und die Wohnqualität im Untersuchungsraum nachhaltig verbessert.

Gemäß den ‚Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz‘ (Planfeststellungsrichtlinien 2007), Ziffer 32, sind im Planfeststellungsbeschluss verkehrsrechtliche Regelungen nicht zu treffen, sofern sie nicht als konzeptioneller Teil der planfestzustellenden Straße anzusehen sind. Für die hier geplante Baumaßnahme A 281 BA 2/2 sind verkehrsrechtliche Regelungen nicht konzeptioneller Teil der Planfeststellung und mithin in diesem Beschluss nicht festzustellen.

Verkehrsveränderungen im Bereich der Kattenturmer Heerstraße

Die befürchtete Zunahme des Verkehrs im Zuge der Kattenturmer Heerstraße südlich der Querspange nach Fertigstellung des Abschnitts 2/2 der A 281 ist nach den Prognosen nicht zu erwarten.

Für die Kattenturmer Heerstraße wurde im Analysefall (2000/2001) ein „Durchschnittlicher täglicher Verkehr“ (DTV) von 21.480 Kfz/24h ermittelt. Im untersuchten Planfall ohne Realisierung des BA 2/2 wurde bezogen auf das Prognosejahr 2015 ein DTV-Wert von 18.960 Kfz/24h prognostiziert. Mit Realisierung des BA 2/2 aber ohne Realisierung der Querspange wird ein DTV von 19.520 Kfz/24h ermittelt. Die vorliegende Planung mit Querspange bedeutet einen DTV von 19.590 Kfz/24h. Eine deutlich mit der Realisierung des BA 2/2 zusammenhängende Veränderung der Verkehrsverhältnisse ist demnach nicht zu erwarten. Der mögliche Einfluss der Querspange auf die Kattenturmer Heerstraße ist daher unbedeutend.

Maßnahmen zur Verminderung der Verkehre in der Kattenturmer Heerstraße können im Wesentlichen verkehrsbehördliche Angelegenheiten sein. Bereits heute gibt es auf der Kattenturmer Heerstraße ein Nachfahrverbot für LKW über sieben Tonnen. Um weitere Entlastungen für die Anwohner zu erreichen, wird der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa das notwendige Anhörungsverfahren für ein ganztägliches LKW-Fahrverbot einleiten.

Diese Anordnungen sind nicht Teil eines Planfeststellungsverfahrens, sondern außerhalb des Verfahrens zu regeln.

Verkehrsprognose für den Bereich Arsterdamm und Robert-Koch-Straße

Im Bereich Arsterdamm wird eine Verkehrszunahme prognostiziert, die jedoch nicht ausschließlich auf den BA 2/2 zurückzuführen ist. Im Rahmen der Prognoseberechnungen sind unterschiedliche Netzkonstellationen, mit und ohne Querspange, gerechnet worden.

Entsprechend des Analysefalls (Analyse 2000/2001) wird im Bereich des Arsterdamms im Einmündungsbereich zur Kattenturmer Heerstraße ein DTV von 7.840 Kfz/24h ermittelt. Im Fall ohne Querspange werden durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen von 8.900 Kfz/24h bezogen auf das Prognosejahr 2015 ermittelt. Für den Fall mit Querspange 10.470 Kfz/24h. Der Querspange zuzuordnen sind demnach nur 1.600 Kfz/h.

Die befürchtete deutliche Zunahme des Verkehrs im Zuge der Robert-Koch-Straße nach Fertigstellung des BA 2/2 der A 281 ist nach den Prognosezahlen nicht zu erwarten.

Für die Robert-Koch-Straße wurde im untersuchten Planfall ohne Realisierung der A 281 BA 2/2 bezogen auf das Prognosejahr 2015 ein durchschnittlich täglicher Verkehr (DTV) von 8.330 Kfz/h ermittelt. Mit Realisierung des BA 2/2 ohne Querspange wird ein DTV= 8.070 Kfz/h prognostiziert. Die vorliegende Planung mit Querspange bedeutet ein DTV von 8.190 Kfz/h. Eine deutliche mit der Realisierung des

5.1 Aktualisierung der Verkehrsprognose

Der Prognose-Horizont 2015 deckt sich mit dem Prognose-Horizont 2015 des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2003. Der Neubau der A 281 2/2 ist im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen – Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz vom 4. Oktober 2004 – ausgewiesen, so dass die Planfeststellungsunterlagen auf einer entsprechenden Basis zu erstellen waren.

Sehr viele Einwender haben eine Aktualisierung des Prognose-Horizontes auf das Jahr 2025 gefordert.

Zwar ist auch weiterhin festzustellen, dass die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen mit einem Prognose-Horizont 2015 völlig korrekt war, aufgrund der langen Verfahrensdauer schien der Planfeststellungsbehörde allerdings eine Aktualisierung der Daten vor dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses sinnvoll.

BA 2/2 zusammenhängende Veränderung der Verkehrsverhältnisse ist demnach nach der Prognose nicht zu erwarten. Der mögliche Einfluss durch den Bau der Querspange ist unbedeutend.

Ausbau Arsterdamm widerspricht Ausbauplan von 1993

Durch die Anlage der Bundesautobahn A 281 BA 2/2 werden im Stadtgebiet die Verkehre neu geordnet. Eine Anpassung der Knotenpunkte im Nahbereich der Autobahn ist unverzichtbar. Der zusätzliche Fahrstreifen in der Zufahrt Arsterdamm stellt die Anbindung des Arsterdamms an die Kattenturmer Heerstraße mit ausreichender Verkehrsqualität unter Berücksichtigung der veränderten verkehrlichen Randbedingungen durch den Bauabschnitt 2/2 der A 281 sicher. Ohne einen zusätzlichen Fahrstreifen würde es in der Zufahrt Arsterdamm zu hohen Wartezeiten und damit zu einer Einschränkung der Erschließungsqualität für die Anlieger des Arsterdamms kommen. Die den Arsterdamm passierenden Verkehre sind zu 98% Quell- und Zielverkehre aus dem Stadtteil. Maßnahmen zur Verminderung der Verkehre im Arsterdamm sind im Wesentlichen verkehrsbehördliche Angelegenheiten, die außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu klären sind.

Das Ingenieurbüro IVV wurde mithin gebeten, einen Ausblick auf die Kfz-Belastungssituation des Jahres 2025 im Untersuchungsraum zu erarbeiten und kommt dabei zu folgenden Ergebnissen:

„Der Belastungsvergleich zeigt, dass sich die Belastungen der einzelnen Teilstücke der A 281 zwischen dem Planfall 6a (2025) und dem Planfall 2d (2015) nur geringfügig unterscheiden. (Die Unterschiede liegen alle im unteren einstelligen Prozentbereich). Die Teilstücke im Bereich der Neustadt erfahren ganz leichte Belastungszunahmen. Die übrigen Teilstücke erfahren ebenso geringfügige Belastungsabnahmen. In den Belastungsunterschieden spiegeln sich zum einen die weiträumigen Verkehrsverlagerungen infolge der Errichtung der A 22 und zum anderen der Anstieg der

Verkehrsnachfrage im Bremer Binnenverkehr wider.“

Die Ergebnisse basieren auf den voraussichtlichen Änderungen im Verkehrsangebot (Straßennetz und öffentliches Liniennetz) sowie der Strukturdatenfortschreibung für Bremen und Region für die Entwicklung zwischen dem bisherigen Prognosehorizont 2015 und dem neuen Horizont 2025.

Die Strukturdatenfortschreibung bis zum Jahr 2025 für Bremen und die Region datiert vom Januar 2009, hat allerdings nicht die gleiche räumliche Feinteiligkeit wie die vorliegende Strukturdatenprognose für 2015. Entscheidend für eine aussagekräftige Ermittlung der Kfz-Belastungssituation im Jahre 2025 ist jedoch, dass überhaupt reliable Daten zur voraussichtlichen Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung im Untersuchungsraum vorliegen.

Im Verkehrsangebot wurde zusätzlich zu den bereits berücksichtigten Abschnitten 1 bis 4 der A 281, aber ohne Teil B der B 212n, (sog. Planfall 1) auf Grundlage einer Ergänzung um den Teil B der B 212n (sog. Planfall 2) ein vollständiger Neubau der A 22 (zwischen A 28 und der Elbquerung, Vorzugsvariante aus dem ROV) berücksichtigt (sog. Planfall 6).

Auf Grundlage des Verkehrsangebotes und unter Berücksichtigung der Strukturentwicklung wurde für das Jahr 2025 eine Verkehrsnachfrage ermittelt, die im Rahmen der Umlegungsrechnungen die Kfz-Belastungssituation für das Straßennetz des Untersuchungsraumes im Jahr 2025 ergab. Diese Belastungssituation ist teilweise geringfügig höher als für 2015 ermittelt, teilweise geringfügig niedriger. Die Eckwerte der Verkehrsnachfrage im Kfz-Verkehr weisen eine nicht ganz einheitliche Entwicklung von Pkw- und Lkw-Verkehr mit Bezug zur Stadt Bremen auf. Beim Pkw-Verkehr ist eine Zunahme im Bremer Binnenverkehr zu erwarten, während beim Lkw-Verkehr die die Stadtgrenze überschreitenden Verkehre ansteigen.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Ergebnisse des Prognose-Horizontes 2025 (DTV = 47.900 Kfz/24h) sich nur geringfügig von den Ergebnissen des Prognose-Horizontes 2015 (DTV = 47.400 Kfz/24h) unterscheiden. Hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen werden die Aussagen der Planfeststellungsunterlagen mithin bestätigt.

Zu überprüfen war noch, ob diese, wenn auch nur geringfügigen, Verkehrszunahmen zu einer

erhöhten Lärm- und/oder Luftbelastung führen. Diesbezüglich wurden die Ingenieurbüros Bonk-Maire-Hoppmann -BMH-(Lärm) und Lohmeyer (Luftschadstoffe) um Stellungnahme zur Verkehrsbelastung für den Prognosehorizont 2025 gebeten.

Die Auswertung der Kfz-Belastungssituation für das Jahr 2025 unter schalltechnischen Gesichtspunkten erwies sich als recht komplex. Zunächst war festzustellen, dass aufgrund einer Kulanzentscheidung des Vorhabenträgers für die schalltechnische Untersuchung für den Prognosehorizont 2015 die jeweils größte Verkehrsbelastung aus den Planfällen 1, 2a-d und 3 zugrunde gelegt worden war. Erforderlich gewesen wäre nur die Zugrundelegung des Planfalles 2d. Wo aber z.B. der Planfall 3, der eine Anbindung des 5. BA an die Querspange berücksichtigt, höhere Verkehrszahlen ergab, wurden diese der Berechnung zugrunde gelegt. So wurden für einzelne Querschnitte größere Verkehrsstärken berücksichtigt, als eigentlich erforderlich war.

Für die aktuelle Verkehrsmengenprognose 2025 wurde der Planfall 2d sowie zusätzlich der Neubau der A 22 berücksichtigt, zusammen Planfall 6a. Somit wurde der Planfall mit dem 5. BA nicht berücksichtigt, da dieser Abschnitt sich derzeit immer noch in einem sehr frühen Planungsstadium befindet, in dem der mögliche Verknüpfungspunkt mit dem BA 2/2 nicht konkretisiert werden kann. Mögliche Auswirkungen sind damit nicht absehbar.

Der Anstieg der die Stadtgrenze überschreitenden Lkw-Verkehre macht sich nur in einem einzigen Straßenabschnitt durch einen geringfügig erhöhten Lkw-Anteil bemerkbar. Auf der Querspange unmittelbar westlich der Kattenturmer Heerstraße steigt das Lkw-Verkehrsaufkommen mit rd. 2 % etwas stärker als im übrigen Untersuchungsgebiet, wo die Zunahme der Verkehrsbelastung mit 1% anzusetzen ist. Dieser Straßenabschnitt 6 ist auch der einzige Abschnitt, für den im Planfall 6a höhere Verkehrsstärken angegeben werden als die im schalltechnischen Gutachten für den Prognosehorizont 2015 berücksichtigten Verkehrsstärken. Ergänzende schalltechnische Untersuchungen haben einen um 0,1 dB(A) höheren Emissionspegel ergeben, der aber bei keinem schutzbedürftigen Gebäude oder Außenwohnbereich in diesem Gebiet zu einer erstmaligen Überschreitung des jeweils maßgeblichen Immissionsgrenzwertes der 16. BImSchV führt, so dass

demnach kein neuer Anspruch auf Lärmschutz in Betracht kommt.

Laut Aussage von BMH werden im Verkehrsgutachten von IVV für alle übrigen Straßenabschnitte im Planfall 6a geringere Verkehrsstärken angegeben als die im schalltechnischen Gutachten zugrunde gelegten Werte. Das schalltechnische Gutachten geht also in fast allen Straßenabschnitten selbst für den Prognosehorizont 2025 von höheren Emissionswerten aus als tatsächlich zu erwarten sind. Das bedeutet, dass alle betroffenen Anwohner auf jeden Fall auch bei der für 2025 zu erwartenden Verkehrsbelastung entsprechend den gesetzlichen Vorschriften ausreichend gegen die Lärmauswirkungen von der A 281 BA 2/2 geschützt werden.

Unabhängig von den tatsächlich für das schalltechnische Gutachten zugrunde gelegten Verkehrsstärken wurde seitens BMH die von IVV berechnete Zunahme der Verkehrsbelastung um rd. 1 % für den Prognosehorizont 2025 (Planfall 6a) gegenüber dem Horizont 2015 (Planfälle 2a-d) in einer zusätzlichen Berechnung der Lärmauswirkungen zugrunde gelegt. BMH kommt dabei zu dem Ergebnis, dass es bei unverändertem Lkw-Anteil lediglich zu einer Erhöhung des Emissionspegels der A 281 um

0,05 dB(A) kommt. BMH stellt fest, dass dieser Sachverhalt im Hinblick auf die o.a. Ergebnisse als unerheblich anzusehen ist.

Das Ingenieurbüro Lohmeyer teilt in seiner Stellungnahme mit, dass eine Emissions- und Immissionsberechnung auf Basis der o.g. Verkehrsprognose 2025 entsprechend dem heutigen Stand der Technik für das Jahr 2025 geringere Werte als für die Prognose 2015 ermittelt ergäbe. Es wird ausdrücklich festgestellt: „Die im Luftschadstoffgutachten getroffenen Aussagen zur Lufthygiene haben daher weiterhin Bestand.“

Die Planunterlagen, die auf der Basis der Ergebnisse des Prognose-Horizontes 2015 erstellt worden sind, können mithin festgestellt werden, da ausweislich der vorgenannten Untersuchungen und Gutachten die Ergebnisse eines Prognose-Horizontes 2025 zu keinen anderen Ergebnissen führen würden bzw. geführt hätten.

Mit der Aktualisierung des Prognose-Horizontes auf das Jahr 2025 wird den Forderungen vieler Einwender entsprochen, die Einwendungen haben sich mithin insoweit erledigt.

6. Variantenwahl

- 6.1 Forderung nach der Südvariante als Trogvariante
- 6.2 Notwendigkeit der Querspange
- 6.3 Steigung der A 281 BA 2/2 zum vorhandenen Trog Kattenturmer Heerstr.
- 6.4 Notwendigkeit der Anschlussstelle Kattenturm
- 6.5 Schwertransporte der Firma EADS
- 6.6 Planentwurf der Verkehrsinitiative Huckelriede/Kattenturm für den BA 2/2
- 6.7 Planungsalternative Ausbau Anschlussstelle Arsten
- 6.8 A 281, 5. Bauabschnitt

zu 6.1

Forderung nach der Südvariante wie im Senatsbeschluss (Trogvariante)

In den konzeptionellen Untersuchungen zur Führung der A 281 östlich des Knotenpunktes Neuenlander Ring/Neuenlander Straße wurden vier Hauptvarianten, zwei Nordvarianten, eine Mittelvariante und eine Südvariante erarbeitet. Im Ergebnis dieser Untersuchung wurde die Südvariante als bevorzugte Linienführung herausgearbeitet und erhielt vom Bremer Senat

und vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Zustimmung, diese Variante planerisch weiterzuverfolgen. Die Auswahl der für die Realisierung des BA 2/2 weiter zu verfolgenden Trassenvariante erfolgte anhand der Zielsetzungen für das Gesamtprojekt. Diese betreffen insbesondere die Zielfelder Verkehr, Städtebau und Siedlungsraum, Umfeldverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit und Realisierung. Im Rahmen dieser Ergebnis-

se ist die Südvariante als die deutlich vorteilhafteste anzusehen, da sie die beste Erfüllung dieser Zielfelder gewährleistet.

Die Trassierung im westlichen Bereich der A 281 BA 2/2 steht durch den planfestgestellten BA 2/1 bereits fest. Im östlichen Bereich schließt die Südvariante an den Arster Zubringer an.

Aufgrund der im Zuge der konzeptionellen Untersuchungen ermittelten hohen Investitionskosten für den Trassenübergang zur Trogstrecke unter der Kattenturmer Heerstraße war nach Aufforderung durch den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im weiteren Planungsprozess zu untersuchen, ob durch Trassenoptimierungen Kosteneinsparungen zu erreichen sind. Die hohen Investitionskosten bedingten sich durch die erste Untersuchung zur Trogvariante. Bei dieser Variante war ein Teilabbruch des vorhandenen Trogbauwerkes notwendig.

Aus diesem Grund wurde der Anschluss an die Kattenturmer Heerstraße in den weiteren Planungsphasen überarbeitet und optimiert. Im östlichen Bereich schließt die A 281 BA 2/2 nunmehr als Südvariante ohne weiteren Trogausbau an den Arster Zubringer mit dem Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße/Neuenlander Straße und der Querspange an die Kattenturmer Heerstraße Höhe Arsterdamm an.

Durch die Wirtschaftlichkeit des neuen Anschlusses, ohne Rückbau des vorhandenen Trogbauwerkes, werden Kosten in Höhe von 16,4 Mio. EUR (34% der Gesamtbaukosten) eingespart. Ferner werden bautechnische Risiken eines halben Trogumbaus vermieden, da nicht auszuschließen ist, dass das gesamte Trogbauwerk erneuert werden muss. Der optimierte Anschluss der A 281 BA 2/2 an das vorhandene Trogbauwerk hat innerhalb der Zielfelder Verkehr und Umfeldverträglichkeit keine wesentlichen Auswirkungen auf die Bewertung. Im Zielfeld Städtebau sind die Auswirkungen insoweit zu betrachten, dass auf einem kurzen Abschnitt der Neuenlander Straße die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken notwendig wird. Grunderwerb im Kreuzungsbereich Neuenlander Straße/Kattenturmer Heerstraße ist dagegen nicht erforderlich.

Mit dieser Entwurfsplanung und den damit einhergehenden Einsparungen konnte der Vorhabenträger erreichen, dass der BMVBS hierfür seinen Sichtvermerk erteilte und somit die Fi-

nanzierung des Bauabschnitts 2/2 der A 281 sicherstellt.

zu 6.2

Notwendigkeit der Querspange

Der Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße/Neuenlander Straße übernimmt heute die Verknüpfung einer Hauptverkehrsstraße aus dem Stadtzentrum in Richtung des Umlandes (Kattenturmer Heerstraße) mit einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße (Neuenlander Straße), über die stadtteilbezogene Verkehre abgewickelt werden und eine Verknüpfung mit dem Fernstraßennetz hergestellt wird.

Durch die Anbindung A 281 BA 2/2 parallel zur Neuenlander Straße wird eine fünfte Beziehung im Knotenpunkt hergestellt und angeschlossen. Der Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße/Neuenlander Straße bekommt zu den bisherigen verkehrlichen Beziehungen eine neue Funktion hinzu, die Verknüpfung der A 281 mit dem städtischen Hauptverkehrsstraßennetz.

Diese neue Verknüpfungssituation im Knotenpunkt hat im Wesentlichen zwei Folgen. Es verändert sich die Zusammensetzung der Verkehrsströme, und der von Westen kommende Eckverkehr von der A 1 zur A 281 wird über diesen Knotenpunkt abgewickelt. Der Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße/Neuenlander Straße kann die Überlagerung bestehender und hinzukommender Funktionen und die damit verbundenen zusätzlichen Verkehre in der heutigen Form nicht aufnehmen.

Es kommt zu langen Rückstaus, die bis auf die A 281 BA 2/2 zurückreichen würden. Auch mit der Entlastung durch die Querspange weist der Knotenpunkt keine großen Leistungsreserven auf.

Die nicht ausreichende Kapazität des Knotenpunktes wurde in einem Verkehrsgutachten nachgewiesen und hat zu den nachfolgend beschriebenen Maßnahmen geführt.

Da der Knotenpunkt dieser Funktionsvielfalt und der zusätzlichen Belastung nicht gewachsen ist, wird eine Erhöhung der Kapazität und eine Entflechtung der sich überlagernden Verkehrsströme notwendig.

Dieses wird durch einen zweiten Anschluss (Querspange) der Autobahn an die Kattenturmer Heerstraße in Höhe der Straße Arsterdamm geleistet. Der Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße/Neuenlander Straße behält die heu-

tige Funktion der Verknüpfung von Kattenturmer Heerstraße und abgestufter Neuenlander Straße bei und erhält zusätzlich die Funktion der Anbindung der Bereiche nördlich der A 281 BA 2/2 (Kornstraße) an die Autobahn. Ebenfalls wird die Verknüpfungsfunktion mit der Kattenturmer Heerstraße und des Arsterdammes beibehalten. Zusätzlich erhält er durch den vierten Arm die Funktion der Verknüpfung der Bereiche südlich der A 281 BA 2/2 (Arsterdamm/ Kattenturmer Heerstraße) an die Autobahn.

Es bleibt daher festzustellen, dass die Querspange unabhängig von der Anschlussform der A 281 BA 2/2 an den Arster Zubringer (ohne oder mit Trogbauwerk vor dem Ortsteil Huckelriede) erforderlich ist.

Im Zuge dieser Planungen wurde die Lage der A 281 BA 2/2 sowie der dazugehörigen Rampen und sonstigen Ausstattungen so optimiert, dass möglichst geringe Eingriffe in die vorhandene Bebauung sowohl der gewerblichen Nutzung als auch privater Eigentümer entstehen. Ziel der Planung war es u.a., insbesondere im Knotenpunktbereich der neuen Anschlussstelle Kattenturm den Flächenverbrauch und damit den Eingriff in die vorhandenen Grundstücke auf ein Mindestmaß zu reduzieren und gleichzeitig eine verkehrsgerechte Führung aller Verkehrsbeziehungen zu ermöglichen.

zu 6.3

Steigung der A 281 BA 2/2 zum vorhandenen Trog Kattenturmer Heerstraße

Die Befürchtungen einer Vielzahl von Einwendern, die erhebliche Beeinträchtigungen in Bezug auf Lärm und Luftschadstoffe durch eine Steigung der Fahrstreifen der Autobahn von 5,5% oder 5% erwarten, treffen nicht zu. Die maximale Steigung der Fahrbahnen in diesem Bereich beträgt 2,1%. Diese prozentuale Steigung ergibt sich aus der Verlängerung der Steigung im vorhandenen Trogbauwerk der Neuenlander Straße zur Unterquerung der Kattenturmer Heerstraße. In dem Luftschadstoffgutachten und der schalltechnischen Untersuchung (Lärmgutachten) sind diese Parameter eingeflossen und rechnerisch berücksichtigt. Eingeflossen sind u.a. auch die in diesem Bereich geplante Lärmschutzwand und der offene Asphalt, was zu einer erheblichen Reduzierung der Beeinträchtigungen führt.

6.4

Notwendigkeit der Anschlussstelle Kattenturm

Die Autobahnanschlussstelle Kattenturm ist notwendig, um Verkehre von und in Richtung Kattenturm auf die Autobahn zu führen bzw. abfahren zu lassen. Ohne Anschlussstelle würden diese Verkehre die Neuenlander Straße und weitere Bereiche des Straßennetzes wie heute erheblich belasten.

6.5

Schwertransporte der Firma EADS

Die Schwertransporte der Firma EADS für Teile der Rakete „Ariane“ finden bereits heute ca. 6-mal im Jahr über die Neuenlander Straße statt. Die zu transportierenden Behälter haben eine Höhe von 5,0 m und können Brückenbauwerke somit nicht unterqueren. Der Abtransport über die Querspange zur Neuenlander Straße hat den Vorteil, dass während des Transports keine Brückenbauwerke der A 281 BA 2/2 unterquert werden müssen. Es ergibt sich aber hieraus keine zwingende Begründung für die Anlage der Querspange. Andere Transporte sind hiervon nicht berührt.

6.6

Planentwurf der Verkehrsinitiative Huckelriede/Kattenturm für den BA 2/2

Der von der Verkehrsinitiative verlangte Tunnel als Verlängerung des vorhandenen Trogbauwerkes war bereits bei der Variantenfindung durch den Vorhabenträger wegen der erheblichen Baukosten nicht in eine engere Untersuchung gekommen. Nach den aktuellen Baukosten wurde festgestellt, dass alleine die Rohbaukosten ca. 30 Mio EUR betragen. Hierin enthalten sind noch nicht die zu erwartenden erheblichen Kosten für provisorische Verkehrsführungen für die heute 48.000 Kfz/h auf der Neuenlander Straße und die Kosten für einen bautechnisch schwierigen Anschluss eines neuen Tunnels an ein teilabgebrochenes Bestandsbauwerk, bei einer Länge von ca. 370 m Tunnel und ca. 200 m nachfolgendem Trogbauwerk, enthalten. Der angesprochene Entwurf der Verkehrsinitiative löst zudem die mit dem Anschluss der A 281 BA 2/2 an das Trogbauwerk ausgelösten Leistungsfähigkeitsprobleme des Knotenpunktes Kattenturmer Heerstraße/Neuenlander Straße nicht und wäre ebenfalls nur mit der Anlage einer Querspange, wie im vorliegenden Entwurf berücksichtigt,

oder mit einem massiven Ausbau des Knotenpunktes umsetzbar.

Vor diesem Hintergrund ist eine Verlängerung der Trog- bzw. Tunnelabschnitte aus wirtschaftlichen Gründen und wegen der bautechnischen und finanziellen Risiken nicht darstellbar.

6.7

Planungsalternative Ausbau Anschlussstelle Arsten

Eine Erhöhung der Kapazität der Anschlussstelle Bremen-Arsten an der A 1 könnte bewirken, dass mehr Verkehre von der A 1 zur A 281 über den Arster Zubringer fahren. Dennoch bleibt die Kattenturmer Heerstraße die günstigere und damit attraktivere Verbindung. Eine Erhöhung der Kapazität auf einem Umweg zur AS Bremen-Arsten führt nicht zwangsläufig zur Entlastung des direkten Weges.

6.8

5. Bauabschnitt im Zusammenhang mit der Entwurfsplanung A 281 BA 2/2

Der 5. Bauabschnitt Neuenlander Straße A 281 bis Anschlussstelle Brinkum A 1 ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans (Land Bremen lfd. Nr. 14, „B6n Neuenlander Straße (A 281) – AS Brinkum (A 1)“) und dort als „Weiterer Bedarf“ eingestuft. Dieser Abschnitt ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens A 281 BA 2/2. Konkrete Planungen zu diesem Bauabschnitt wurden vom Vorhabenträger noch nicht aufgenommen. Über eine zukünftige Lage und Verkehrswirkung eines 5. BA kann daher zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Aussage gemacht werden.

Als Ergebnis der politischen Beratungen und beeinflusst durch die Beratungen des Runden Tisches, der im Rahmen des Anhörungsverfahrens durchgeführt wurde, hat der Bremische Senat am 12.02.2008 beschlossen, die Weiterführung der Autobahn (5. Bauabschnitt) in anwohnersensiblen Bereichen unterirdisch zu führen. Diese Forderung soll in Gesprächen auf fachlicher und politischer Ebene mit dem BMVBS und Niedersachsen aufgenommen werden.

Zusammenhang der Querspange mit der Weiterführung der Autobahn (5. BA)

Ein Zusammenhang zwischen der Entwurfsplanung A 281 BA 2/2 mit der Querspange und 5. BA existiert nicht. Im Rahmen der Entwurfs-

planung zum BA 2/2 der A 281 ist ein eigener Verkehrswert herzustellen und auch sicherzustellen. Die Aufspaltung einer Planung ist grundsätzlich zulässig, wenn sich die Teilplanung nicht derart verselbstständigt, 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 gestalterischen 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 2/2 der A 281 genügt diesen Grundsätzen, insbesondere im Hinblick auf den ausreichenden Verkehrswert.

Es ist jedoch festzustellen, dass die negativen verkehrlichen Auswirkungen eines Verzichts auf die Querspange nach Fertigstellung der Weiterführung der Autobahn (5. BA) wegfallen würden. Nach einer Fertigstellung des 5. BA ist eine Verbindung des BA 2/2 mit der Kattenturmer Heerstraße verkehrlich nicht mehr zwingend notwendig. Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa hat daher in Gesprächen mit dem Bund erreicht, dass die Querspange zunächst und nur für eine Übergangszeit gebaut und nach Inbetriebnahme des 5. BA finanziert vom Bund teilweise zurückgebaut wird. Mit diesem vom Bund mitgetragenen Verfahren kann der temporären Notwendigkeit der Querspange genauso Rechnung getragen werden, wie den Anliegen der Anwohner.

Ferner wurde am Runden Tisch eine modifizierte Planung der Querspange besprochen, die die gewollte unterirdische Führung des 5. BA möglich macht. Dazu wurde im laufenden Planfeststellungsverfahren für den BA 2/2 der Winkel des Quertrogbauwerkes, der die Neuenlander Straße unter der A 281 BA 2/2 führt, dahingehend verändert (Blaueintragungen), dass verschiedene Anschlussmöglichkeiten für die Weiterführung der Autobahn möglich sein werden.

Einwendungen Privater, für die es nach Prüfung geboten ist, über die vorgebrachten privaten Belange, die über die Themenbereiche hinausgehen, zu entscheiden.

Über die Einwendungen wird wie folgt entschieden:

Soweit die Einwendungen nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden haben, werden diese zurückgewiesen. Lfd. Nummern gemäß Auflistung „Einwendungen Privater“

zu: 1

Die Firma METRO-Grundbesitz GmbH & Co. KG macht folgende Einwendungen geltend:

1. Befürchtete Einschränkungen der betriebsbedingten Lkw-Umfahrt

Wie in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt, bildet die Lärmschutzwand die Grenze zwischen der Betriebsfläche Metro und der geplanten A 281 BA 2/2. Die heute vorhandene Umfahrbreite bleibt nach Fertigstellung der Autobahn erhalten. Seitens der Planung ist es nicht vorgesehen, in die vorhandene Umfahrt in größerem Maße baulich verändernd einzugreifen. Die Flächen, die in der Grunderwerbsliste als dauerhaft zu beschränkend ausgewiesen sind, sollen in dieser Eigenschaft lediglich sicherstellen, dass die Begehung der vorgesehenen Lärmschutzwand von der grundstückszugewandten Seite erfolgen kann und in Absprache mit dem Eigentümer kleinere Unterhaltungsarbeiten durchgeführt werden können. Die Nutzung der Umfahrt wird hierdurch nicht eingeschränkt.

Wie vom Einwender dargelegt, dass für diese Umfahrt zwingend Ersatzflächen anzubieten sind, ist aus den vg. Gründen nicht notwendig. Der Geschäftsbetrieb des Mieters bleibt in der jetzigen Form erhalten.

2. Flächen für Leergut entfallen

Für die für den Bau der geplanten A 281 BA 2/2 benötigten Grundstücksteile könnte für die für Leergut genutzte Fläche ein Ersatz durch eine entsprechende Entschädigung oder durch das Angebot einer Ersatzfläche erfolgen. Im Planfeststellungsverfahren wird darüber entschieden, welche Grundstücke oder Grundstücksteile für das Vorhaben benötigt werden oder auf Verlangen übernommen werden müssen. Der Grunderwerb und daraus unter Umständen resultierende Entschädigungsansprüche und deren Regelung sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabenträger zu regeln.

3. Schaffung einer Linksabbiegemöglichkeit vom Großmarktgelände in Richtung Innenstadt

Nach dem derzeitigen Planungskenntnisstand ist davon auszugehen, dass nach der Umsetzung der geplanten A 281 BA 2/2 ein Linksabbiegen vom Großmarktgelände in die Neuenlander Straße Richtung Innenstadt möglich ist. Im Wesentlichen ist diese Möglichkeit nur im Rahmen zur Umgestaltung der Neuenlander Straße zu betrachten. Die Planung zur Umgestaltung der Neuenlander Straße ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens für die A 281 BA 2/2. Verkehrsregelnde Maßnahmen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Sollte die jetzige indirekte Abfahrtsmöglichkeit in westlicher Richtung über den Anschluss Neuenlander Ring auf die Neuenlander Straße entfallen, sind eventuell daraus entstehende Ansprüche außerhalb des Planfeststellungsverfahrens mit dem Vorhabenträger zu regeln.

4. Entfall unversiegelter Flächen auf dem Großmarktgelände

Im Rahmen der Anhörung Träger öffentlicher Belange wurde eine Entsiegelung von anderen Grundstücksteilen auf dem Betriebsgelände als Ersatz für entfallende Flächen nicht gefordert. Mithin wird vom Vorhabenträger keine entsprechende Planung zur Entsiegelung verfolgt.

5. Entschädigungen für den Flächenankauf und die dauerhaft zu beschränkende Fläche

Verhandlungen und Entscheidungen über Entschädigungshöhen für Flächeninanspruchnahmen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens und erfolgen deshalb in einem nachgeordneten Ankaufverfahren. Die Auffassung zur Höhe der Entschädigung wurde vom Vorhabenträger zur Kenntnis genommen und an die zuständige Stelle für den Grunderwerb weitergeleitet, um entsprechende Verhandlungen aufzunehmen.

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

zu: 2

Die METRO Cash & Carry Deutschland GmbH macht folgende Einwendungen geltend:

Inhaltlich sind die Einwendungen identisch mit den Einwendungen der Firma METRO MSB-Grundbesitz GmbH & Co. KG. Es wird auf die Begründung wie zu 1 verwiesen.

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

zu: 3

Rechtsanwalt Sambale, handelnd in Vollmacht für Herrn Frank Brüggemann, premio Reifen-Service, macht folgende Einwendung geltend:

Befürchtete Einschränkungen der Sicht auf das Betriebsgelände durch eine vollständige Abdeckung der geplanten Lärmschutzwand

Die in den Plänen angegebene Wandhöhe von 5 m bezieht sich auf die Gradienten der A 281 BA 2/2, die im betrachteten Teilstreckenabschnitt in einem Trog verläuft. In unmittelbarer Nachbarschaft zum Grundstück Neuenlander Straße Nr. 422-426 (premio Reifen-Service) wird die geplante Lärmschutzwand in einer Höhe von 2,9 – 3,8 m über dem Fahrbahnniveau ebenerdig verlaufen und entspricht in dieser Höhe dem Erfordernis einer wirksamen Lärmvorsorge für die benachbarten Grundstücke. Eine Sichtbeziehung zum betroffenen Betriebsgebäude bleibt in jedem Falle bestehen, da die Wand transparent ausgebildet werden soll. Wetter- und verkehrsbedingte Verschmutzungen werden in der Regel nicht dazu führen, dass der Betrieb mit den dazugehörigen Werbeanbringungen kaum noch zu sehen sein wird. Transparente Lärmschutzwände werden in Abständen gereinigt.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

zu: 4

Rechtsanwalt Dr. Iken, handelnd in Vollmacht für Herrn Dr. Plate, macht folgende Einwendungen geltend:

1. Aussagen des ehemaligen Sachgebietsleiters Planung, Herr Brücks, im Amt für Straßen und Verkehr (ehemals Amt für Straßen- und Brückenbau) zur Möglichkeit einer Planänderung. Bevorzugte Beteiligung des Flughafens Bremens an der Planung.

Die Aussage des damaligen Sachgebietsleiters Planung im ehemaligen Amt für Straßen- und Brückenbau (heute: Amt für Straßen und Verkehr) aus dem Jahr 1996 ist dahingehend zu betrachten, dass noch keine Variantenprüfung vorlag und der Flächennutzungsplan aus 1983 vorsah, die A 281 BA 2/2 im Zuge der Neuenlander Straße zum Knotenpunkt mit der Kattenfurter Heerstraße zu führen.

Die Notwendigkeit der Inanspruchnahme des Grundstücks ergibt sich erst aufgrund der Ergebnisse einer umfassenden Variantenuntersuchung im Jahr 2003. Diese Erkenntnisse lagen im Jahr 1996 noch nicht vor.

Die Bindungen des öffentlichen Planungsträgers an die Darstellungen des Flächennutzungsplans entfallen, wenn eine entsprechend konkrete Aussage dem Plan nicht zu entneh-

men ist oder eine nachträgliche Veränderung der Sachlage eine abweichende Fachplanung (Planfeststellungsverfahren nach Bundesfernstraßengesetz) erforderlich macht. Dies wird vor allem an Neubauprojekten deutlich, die bereits beim Vorliegen einer Planrechtfertigung ein Abweichen von der gemeindlichen Bauleitplanung zulassen, ohne dass darüber hinaus noch qualifizierte Gründe eine Durchbrechung der Bauleitplanung erfordern müssten. Ein Flächennutzungsplan erzeugt keine allgemeine Sperrwirkung für Projekte der Fachplanung. Wird das im § 38 Baugesetzbuch (BauGB) beschriebene Verfahren eingehalten, so setzt sich der Planfeststellungsbeschluss über die Darstellung des Flächennutzungsplanes hinweg. Eine vorherige Änderung des Flächennutzungsplanes ist nicht erforderlich, da der Planfeststellungsbeschluss für die Zulässigkeit des planfestgestellten Vorhabens eine eigenständige Rechtsgrundlage bildet und entgegenstehende Darstellungen im Flächennutzungsplan

oder auch entgegenstehende Festsetzungen im Bebauungsplan automatisch außer Kraft setzt.

Die Ergebnisse der Untersuchung mündeten in einen Senatsbeschluss mit der Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums, die Südvariante planerisch weiterzuverfolgen. Die umfangreiche Variantenuntersuchung beinhaltet insgesamt vier Hauptvarianten. Zu benennen sind zwei Nord-, eine Mittel-, eine Süd- und die Knotenpunktvarianten (Unterlage 1, Erläuterungsbericht Seiten 8-13, Ordner 1 der Planfeststellungsunterlagen (Vergleich der Varianten)). Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurden die Zielfelder Verkehr, Städtebau, Siedlungsraum, Umfeldverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit und Realisierung betrachtet und abgewogen. Unter Betrachtung sämtlicher Zielfelder wurde die Südvariante als die günstigste ermittelt und in die bestehende Planung aufgenommen und zu Grunde gelegt. In der Abwägung aller Zielfelder und Belange ergibt sich die Inanspruchnahme der Grundstücksflächen von Herrn Dr. Plate als zwingend notwendig. Aufgrund der straßenbautechnischen und der geometrischen Randbedingungen lässt sich die Planung bezüglich des geplanten Eingriffs nicht weiter minimieren.

Die Vorteile der Südvariante in Bezug auf die Flächeninspruchnahmen beruhen auf der Betrachtung des Zielfeldes Städtebau und Siedlungsraum und sind im Erläuterungsbericht zur Maßnahme dargestellt (Unterlage 1, Erläuterungsbericht Seite 12-13, Ordner 1 der Planfeststellungsunterlagen).

Die Zielfelder Städtebau und Siedlungsraum wurden in der „Konzeptionellen Untersuchung zur Führung der A 281 BA 2/2 östlich des Knotenpunktes Neuenlander Straße / Neuenlander Ring“ durch die Ingenieurgemeinschaft Schnüll Haller und Partner, Planungsgruppe Grün Köhler-Storz und Partner und dem Büro für Städtebau Machleidt + Partner ermittelt und sind Grundlage der Abwägungsentscheidung.

Die Belange des Flughafens Bremen stehen nicht in Bevorzugung gegenüber den Interessen anderer „Privater“. Im Rahmen der regelmäßigen Arbeitskreissitzungen zur Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen wurde bei der Erörterung von Sachfragen eine Vielzahl von öffentlichen und privaten Institutionen beigegeben. Dazu gehörten z.B. ebenfalls Versorgungsträger, Deutsche Flugsicherung, Bundesgrenzschutz und andere. Die Einladung der Vertreter des Flughafen Bremens und der

Deutschen Flugsicherung erfolgte hinsichtlich spezieller Sicherheitsfragen, die durch die Nähe der geplanten A 281 BA 2/2 zur Start- und Landebahn zu berücksichtigen und einzuhalten sind.

Diese Belange sind insbesondere in die Abwägung einzustellen. Gemäß Luftverkehrsgesetz (LuftVG) kann auch der Verkehrsflughafen Bremen diese besondere Gewichtung in Anspruch nehmen.

In diesem Zusammenhang erfolgte auch die Berücksichtigung der Trafostation des Flughafens. Aufgrund der hohen Kosten, die mit einer Verlegung verbunden wären, wurde seitens der weiteren Planung darauf verzichtet. Die Kosten einer Verlegung würden zu Lasten der Baumaßnahme A 281 BA 2/2 gehen und somit die Allgemeinheit belasten. Die Entscheidung, eine Trassenlage zu wählen, die u. a. auch diese Kosten vermindert, kann nicht als Vorteilsnahme für den Flughafen Bremen gewertet werden.

2. Fehlende Angaben der Gründe für die Auswahl der Südvariante

Im Erläuterungsbericht der Planfeststellungsunterlagen (Anlage 1, Ordner 1) sind unter Nr. 3 die Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme und der Vergleich der Varianten dargestellt. Die Trassenbeschreibung, Knotenpunktvarianten, Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum, Beurteilung und Aussagen Dritter zu den Varianten, die Wirtschaftlichkeit der Linien- und Knotenpunktvarianten und das Ergebnis der gewählten Linie werden auf den Seiten 8 bis 13 unter Darlegung der Gründe umfassend ausgeführt. Die Abwägungsentscheidung zur Südvariante erfolgte im Zuge der Planung (Zielkonzept) unter Betrachtung der Zielfelder Verkehr, Städtebau und Siedlungsraum, Umfeldverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit und Realisierung. Der Vorwurf an den Vorhabenträger, Planungsentscheidungen wären bewusst vorenthalten worden, treffen nicht zu. Die Planfeststellungsunterlagen wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens ausgelegt, und die Abwägungsentscheidungen für die Südvariante waren für jedermann einsehbar. Materielle Fehler sind nicht erkennbar.

3. Unzureichende Angaben im Grunderwerbs- und Bauwerksverzeichnis der Planfeststellungsunterlagen

Die in der Einwendung als fehlend aufgezeigten Flurstücke von Herrn Dr. Plate sind im Grunderwerbsverzeichnis enthalten. Alle benötigten

Flurstücke zur Umsetzung der Baumaßnahme sind vollständig erfasst und bei der Planung berücksichtigt. Die Andeutung, dass durch die mutmaßlich fehlenden Grundstücke die Wirtschaftlichkeit der Linienvarianten nicht gegeben ist, ist daher substanzlos. Die namentliche Benennung der Grundstückseigentümer im ausgelegten Grunderwerbsverzeichnis (Anhörungsverfahren) darf aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht durchgeführt werden. Die Spalte 3 im Grunderwerbsverzeichnis muss daher unangefüllt bleiben (Anlage 14.2, Ordner 3 der Planfeststellungsunterlagen).

Das geplante Trogbauwerk BW 2424 / Überführung der A 281 BA 2/2 wird im Bauwerksverzeichnis unter der lfd. Nr. 7/2/15 aufgeführt mit dem Hinweis in Spalte 5, dass die Baukosten zu Lasten der Maßnahme finanziert werden. Kostenträger der Baumaßnahme ist daher die Bundesrepublik Deutschland (Anlage 10, Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen). Die Kostenträgerschaft wird u.a. auch im Erläuterungsbericht unter der Nr. 6 Seite 32 entsprechend dargestellt (Anlage 1, Ordner 1 der Planfeststellungsunterlagen).

In Spalte 4 des Bauwerksverzeichnisses werden ebenso die bisherigen und künftigen Eigentümer oder Unterhaltungspflichtigen der Bauwerke aufgeführt. Ein Mangel in Form einer Unvollständigkeit des Bauwerksverzeichnisses ist daher nicht gegeben.

4. Fehlende Berücksichtigung kulturhistorischer Werte

Für die Umsetzung der geplanten Baumaßnahme A 281 BA 2/2 in der Trassierung der Südvariante ist die Inanspruchnahme der Grundstücksflächen von Herrn Dr. Plate, wie bereits erläutert, zwingend notwendig. Aufgrund der geplanten Trasse ergibt sich die notwendige Überbauung der hier vorhandenen Wurten.

zu 5:

Rechtsanwalt Dr. Ganten, handelnd in Vollmacht für Herrn Wähmann, macht folgende Einwendungen geltend:

1. Variantenprüfung

Zur Einwendung bezüglich der Variantenprüfung wird auf die Begründung zum Themenfeld Variantenwahl Nr. 6.1. (Forderung nach der Südvariante als Trogvariante) dieses Bescheides verwiesen.

Die positiven und negativen Auswirkungen der einzelnen Varianten wurden in der Varianten-

Da eine Trassenverlegung zur Vermeidung von Beeinträchtigungen dieser Kulturgüter nicht möglich ist, sind die betroffenen Wurten zur Eingriffsminimierung im Rahmen einer archäologischen Ausgrabung vor Beginn der Bauarbeiten wissenschaftlich zu erforschen. Grundlage hierfür sind die gesetzlichen Bestimmungen nach § 2 Denkmalschutzgesetz (DSchG), wonach Kulturgüter zu schützen und zu erhalten sind. Aufgrund der verfügbaren Nebenbestimmungen im Planfeststellungsbeschluss wird sichergestellt, dass ggf. tatsächlich vorhandene Funde nicht unbeobachtet zerstört und abgegraben werden.

Der Landesarchäologe wird vom Vorhabenträger rechtzeitig vom Baubeginn der geplanten A 281 BA 2/2 informiert, um eventuelle Maßnahmen zur Sicherung archäologischer Funde zu ergreifen. Der kulturhistorische Wert der Wurten steht an dieser Stelle gegenüber dem Wohl der Allgemeinheit zurück.

Für den in der Einwendung dargestellten kulturhistorischen Wert des Wohngebäudes auf dem Grundstück von Herrn Dr. Plate bleibt festzustellen, dass kein Eintrag des Hauses und seiner Einrichtungen in der Bremer Denkmalliste vorliegt. Ein öffentliches Interesse am dargestellten Wohnhaus besteht demnach bisher nicht.

Das Landesamt für Denkmalpflege hat im durchgeführten Anhörungsverfahren bezüglich des Wohnhauses von Herrn Dr. Plate keine Angaben gemacht und somit keine Auflagen erlassen oder vorgetragen. Mithin bestehen in diesem Sinne keine Bedenken gegen die Durchführung der Baumaßnahme der geplanten A 281 BA 2/2.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

prüfung ermittelt, gegenübergestellt und gegeneinander abgewogen.

Auch wenn eine Variante gegenüber anderen Varianten bei einem Zielfeld oder Kriterium Vorteile hat, bedeutet dies nicht, dass es nicht im Einzelfall zu Nachteilen führen kann. Diese Nachteile sind gegenüber den Vorteilen inner-

halb der Variante und zwischen den Varianten gegeneinander abzuwägen.

Wie im Themenfeld Variantenprüfung beschrieben, wurden die Zielfelder Verkehr, Städtebau und Siedlungsraum, Umfeldverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit und Realisierung gegenübergestellt und bewertet.

Im Rahmen dieser Ergebnisse ist die Südvariante als die deutlich Vorteilhafteste anzusehen,

da sie die beste Erfüllung dieser Zielfelder gewährleistet.

Die vom Einwender vorgetragene Variante entsprechen im Wesentlichen den im Rahmen der Variantenprüfung betrachteten Nordvarianten (Anlage 1, Erläuterungsbericht Punkt 3, Seiten 8-13, Ordner 1 der Planfeststellungsunterlagen).

Die dargestellten Änderungsvorschläge in den beigefügten Plänen zur Einwendung zeigen keine schlüssigen Verbesserungen zur geplanten Südvariante der A 281 BA 2/2 auf.

Die städtebauliche Zerschneidung und die damit vermutete Barrierewirkung der Nordvarianten ist nur ein Argument, das in der Abwägung den Zielfeldern widerspricht. Sie wird im Wesentlichen durch die notwendigen Lärmschutzwände hervorgerufen, die im heutigen Zustand der Neuenlander Straße so nicht vorhanden sind.

Die Trasse der A 281 BA 2/2 in der Neuenlander Straße würde zu einer erheblichen Erhöhung der Barrierewirkung führen. Dies wird auch nicht durch eine Verlegung der Neuenlander Straße auf die Südseite der Bebauung gelöst.

Der Großteil der Emissionen verbliebe in der heutigen Neuenlander Straße.

Das Absenken der Gradienten der A 281 BA 2/2 kann nur dann zu einer erheblichen Lärmreduzierung führen, wenn eine deutliche Einschnittslage erreicht wird. Durch die Tieferlegung der Autobahn in diesem Bereich wäre zwar auch eine Verringerung der Höhe der Lärmschutzanlagen zu erreichen, die Absenkung der Gradienten hätte aber erhebliche Mehrkosten zur Folge. Da nicht auszuschließen ist, dass durch eine Absenkung der Gradienten das gesamte bestehende Trogbauwerk Neuenlander Straße/Arster Zubringer erneuert werden muss, werden durch die Wahl der Südvariante

ebenfalls bautechnische Risiken eines halben Trogbaus vermieden.

Eine Verlegung der Neuenlander Straße nach Süden könnte zwar unabhängig vom Verkehr gebaut werden, es stünde aber während der Bauzeit der A 281 BA 2/2 in der Trasse der Neuenlander Straße nur eine zweistreifige neue Neuenlander Straße zur Verfügung. Die zweistreifige neue Neuenlander Straße wäre jedoch nicht in der Lage, die Verkehre der heutigen Neuenlander Straße aufzunehmen. Insofern löst die Verlegung der Neuenlander Straße als zweistreifige Straße nicht das Problem der Bauabwicklung unter Verkehr.

Entschädigungskosten für von der Planung der A 281 BA 2/2 Betroffene (z.B. Gewerbeunternehmen) wurden in einem Gutachten für alle vier untersuchten Varianten ermittelt. Das Zielfeld Wirtschaftlichkeit wurde unter der Prämisse „Entschädigungskosten für derzeitige Nutzer“ berücksichtigt.

Die Nordvariante 1 erreicht bei dem Ziel Wirtschaftlichkeit eine hohe Zielerreichung und hat bei diesem Teilziel Vorteile gegenüber der Südvariante.

In der Gesamtabwägung der Linienvarianten gegeneinander wird im Erläuterungsbericht unter Punkt 3.5, Wirtschaftlichkeit der Varianten, auf Seite 12 dargestellt, dass die Nordvarianten in diesem Zielfeld von Vorteil sein könnten. In ihrer Gesamtheit haben diese ansonsten deutliche Nachteile, so dass sich in der planerischen Abwägung für die A 281 BA 2/2 die Südvariante als diejenige Variante herausstellte, die der weiteren Planung zu Grunde zu legen war.

Zur vorgeschlagenen Verschiebung der Trasse nach Süden ist weiter zu bemerken, dass auf den Unterhaltungsweg wegen der sonst fehlenden Zugänglichkeit zur A 281 BA 2/2 nicht verzichtet werden kann. Außerdem hat der Unterhaltungsweg eine Erschließungsfunktion für das Restgrundstück Hornbach.

Die vorgeschlagene Verschiebung der Trasse nach Süden und die damit verbundene Verrohrung der Mulden, die der Entwässerung der Verkehrsanlagen dienen, ist nicht durchführbar. Wie in der wassertechnischen Untersuchung dargestellt (Anlage 13, Ordner 3 der Planfeststellungsunterlagen) erfolgt die Entwässerung der geplanten Verkehrsanlagen soweit wie möglich über Mulden, die über vorgeschaltete Leichtstoffabscheider an den Zuleiter Neuenland angeschlossen werden. Im Rahmen der

vorgesehenen Entwässerungsmaßnahmen wird eine ausreichende Reinigung des abfließenden Oberflächenwassers gewährleistet, sodass mit negativen Auswirkungen für den Wasserhaushalt nicht zu rechnen ist. Gemäß der Handlungsanleitung werden die Funktionen der Oberflächengewässer bei der Bewertung der Lebensraumfunktion der Flora und Fauna mit berücksichtigt. Die in der zur Einwendung beigefügten Anlage 2 dargestellte Verrohrung, die zur Entwässerung der Verkehrsanlagen dient, würde dem eigentlichen Sinn der Mulde zuwiderlaufen. Eine Umsetzung ist somit nicht möglich.

Im Zuge der Planung wurde die Lage der Autobahn mit den dazugehörigen Ausstattungen so optimiert, dass möglichst geringe Eingriffe in die vorhandene Bebauung sowohl der gewerblichen Nutzung als auch privater Eigentümer entstehen. Da die Trafostation eine zentrale und komplexe Anlage des Flughafen Bremens im Sinne der Versorgungstechnik darstellt, ist eine Verlegung nur unter hohem technischem Aufwand durchführbar. Unter Betrachtung des Zielfeldes Wirtschaftlichkeit würde die Verlegung der Trafostation einen erheblichen finanziellen Aufwand von mehreren Millionen Euro bedeuten.

Eine Optimierung der geplanten Südvariante der A 281 BA 2/2 ist hinsichtlich von Lärmreduzierungen nicht mehr durchführbar. Sollte z.B. die Verschiebung der geplanten Trasse um 10 m nach Süden erfolgen, würde dadurch eine noch messbare Pegelminderung von ca. 1 dB(A) erfolgen. Eine wahrnehmbare Pegelminderung wird für das Grundstück z.B. dadurch nicht erreicht.

Notwendigkeit des 2. Anschlusses:

Zur Einwendung bezüglich der Notwendigkeit des zweiten Anschlusses (Querspange) wird auf die Begründung zum Themenfeld Querspange Nr. 6.2. dieses Bescheides verwiesen.

Die Straßenverkehrslärmbelastungen im Bereich des Wohngebäudes des Einwenders und des teilweise bewohnten „Niedersachsenhauses“ werden im Wesentlichen durch die Lärmemissionen von der A 281 BA 2/2 und nicht von der Querspange bestimmt. Für die Querspange wird eine deutlich geringere Verkehrsbelastung prognostiziert als für die Autobahn. Die Lärmimmissionen sind trotz des geringeren Abstandes zum Wohngrundstück des Einwenders von untergeordneter Bedeutung.

2. Lärmauswirkungen der A 281 BA 2/2

Zur Einwendung bezüglich der Lärmauswirkung der A 281 BA 2/2 wird auf die Begründung zum Themenfeld Lärmschutz/ Allgemeines Nr. 1 dieses Bescheides verwiesen.

Die Straßenverkehrslärmbelastung steigt im Bereich der Südseite des Wohngebäudes im Prognosefall mit A 281 BA 2/2 um bis zu 9 dB(A) am Tage und bis zu 11 dB(A) in der Nachtzeit gegenüber dem Prognose-Nullfall ohne A 281 BA 2/2 an, wenn nördlich der Autobahn und südlich der Querspange keine Lärmschutzwände/Lärmschutzwall realisiert würden und kein offenporiger Asphalt eingesetzt würde. Wie aus den Planfeststellungsunterlagen ersichtlich, sind jedoch in den vg. Bereichen der A 281 BA 2/2 und der Querspange 3-4 m hohe Lärmschutzwände und ein Lärmschutzwall vorgesehen. Als Fahrbahnbelag der A 281 BA 2/2 wird lärmindernder offenporiger Asphalt eingesetzt.

Unter Beachtung der Pegelminderung durch diese Lärmschutzwände/Lärmschutzwall und den offenporigen Asphaltbelag ergeben sich nach Änderung der Planung zu Gunsten des offenporigen Asphalts im Prognosefall gegenüber dem Prognose-Nullfall keine Überschreitungen der Grenzwerte nach der 16. BImSchV.

Der Einbau von offenporigem Asphalt auf Streckenabschnitten der A 281 BA 2/2 wurde als Ergebnis des sogenannten „Runden Tisches“ vereinbart. Zusätzlich soll der im Bereich nördlich der Neuenlander Straße auszuführende aktive Schallschutz (Schallschutzwände) in modifizierter Form hergestellt werden. Gegenüber der ursprünglichen Planung führen diese lärmindernden Maßnahmen zu Abweichungen in der der Planunterlage zu Grunde gelegten schalltechnischen Untersuchung. Durch ein ergänzendes neues schalltechnisches Gutachten wurden diese Änderungen untersucht und alle schutzbedürftigen Nutzungen berücksichtigt.

In der Tabelle 2, Abschnitt 7.1.2 des schalltechnischen Gutachtens (Anlage 11.1, Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen) werden die durch die südlich der Querspange geplante 4,5 m hohe Lärmschutzwand/Lärmschutzwall erreichbaren Pegelminderungen für die Wohnbebauung unmittelbar westlich der Kattenturmer Heerstraße aufgeführt. Diese Angaben sind für das hier betrachtete Grundstück nicht relevant.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von

§ 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorzunehmen. In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen gemäß Anlage 1 der Verordnung nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen Ausgabe 1990 (RLS-90)“ zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht werden. Nach dem Berechnungsverfahren ist auch eine eventuelle Vorbelastung durch andere Geräusche nicht in Ansatz zu bringen. Nach dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ist der Lärm für jeden Geräuschemittenten, wie Straßenverkehr, Schienenverkehr, Luftverkehr, Wasserstraßenverkehr, Industrie- und Gewerbe, Sportanlagen und Freizeitanlagen getrennt zu erfassen. Diese getrennte Erfassung ist bedingt durch die verschiedenen Regelwerke und Berechnungsmethoden, die je nach Geräuschart unterschiedlich sind.

Der Beurteilungspegel bezieht sich somit nur auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmwirkungen zu bilden (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 96, 1003). Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.

Im Rahmen des Abwägungsverfahrens wurde im Hinblick auf den von der geplanten A 281 BA 2/2 verursachten Straßenverkehrslärm die Wandhöhe auf 3 m festgelegt. Da mit dieser Lärmschutzmaßnahme im Bereich des betrachteten Wohngebäudes keine Grenzwertüberschreitungen verbleiben, ergibt sich hierfür nach den gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV kein weitergehender Anspruch auf passiven Lärmschutz.

Die bestehende, 7 m hohe Lärmschutzwand mindert den vom Flughafen ausgehenden Lärm. Diese Funktion der vorhandenen Lärmschutzwand wird durch den Bau der A 281 BA 2/2 nicht beeinflusst bzw. beeinträchtigt.

Die Entfernungen von Gehölzen durch vorgehene Arbeitsbereiche werden entsprechend

ausgeglichen. Schutzbepflanzungen werden nicht unwiederbringlich zerstört.

3. Belastung durch Schadstoffimmissionen / Umweltbelange

Der geplante Bau der A 281 BA 2/2 mit seinen Auswirkungen auf Natur, Mensch und Landschaft wurde im landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 12, Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen) und in der allgemein verständlichen Zusammenfassung nach § 6 UVPG / Umweltplanerischer Fachbeitrag (Anlage 1a, Ordner 1 der Planfeststellungsunterlagen) ausführlich und umfassend bewertet.

Der landschaftspflegerische Begleitplan beinhaltet neben der Ermittlung und Bilanzierung erheblicher Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes einschließlich seines Erholungswertes gem. § 11 des Bremischen Naturschutzgesetzes die Planung und Darstellung der erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung und zur Kompensation dieser Eingriffe in Natur und Landschaft. Die allgemein verständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG hingegen ermittelt, beschreibt und beurteilt die vorhandene Umwelt und ihre Bestandteile sowie die Projektwirkung und die Auswirkungsprognose für den geplanten Bau der A 281 BA 2/2. Hiernach erfolgt in der allgemein verständlichen Zusammenfassung die Beschreibung der Maßnahmen, mit denen erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt vermieden, vermindert oder kompensiert werden können. Das nach der Handlungsanleitung erforderliche Kompensationserfordernis ist im landschaftspflegerischen Begleitplan hinreichend dargestellt. Aus diesen vorgenannten Unterlagen ist erkennbar, dass durch die geplanten Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die vom Bauabschnitt 2/2 der A 281 beeinträchtigten Werte und Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes vollständig kompensiert werden können.

Die „Handlungsanleitung für die Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen“ (Uni Hannover-Institut für Landschaftspflege und Naturschutz vom 23. Oktober 1993) ist nach Vorgabe der Naturschutzbehörde als Bewertungsmaßstab für Bremen anzuwenden. Die Handlungsanleitung wurde dem Einwender vom Vorhabenträger zur Kenntnisnahme zugesandt (Anlage zur Stellungnahme des Vorhabenträgers).

Wie im Gutachten zur luftschadstofftechnischen Untersuchung dargestellt (Anlage 16, Ordner 3

der Planfeststellungsunterlagen), werden die Immissionsgrenzwerte für Schadstoffe in der Luft gem. 22. BImSchV nicht überschritten. In diesem Zusammenhang wird auf das Themenfeld Schadstoffbelastungen unter Nr. 2 dieses Bescheides verwiesen.

4. Wirtschaftliche Belastung des Grundstückseigentümers

Zur Einwendung bezüglich der Wertminderungen/ Entschädigungen aufgrund des Baues der A 281 BA 2/2 wird auf die Begründung zum Themenfeld Nr. 3, Wertminderungen/ Entschädigungen, dieses Bescheides verwiesen.

Bezüglich der Schutzbepflanzung südlich und westlich auf dem Grundstück des Einwenders werden, wie bereits in der Stellungnahme zur Einwendung ‚Belastung durch Schadstoffimmissionen/ Umweltbelange‘ ausgeführt, Ausgleichsmaßnahmen geschaffen (vgl. Allgemein verständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG, Anlage 1a, Ordner 1 und landschaftspflegerischer Begleitplan Anlage 12, Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen).

Entschädigungsansprüche für entfallende Grundstücksflächen und daran geknüpfte Rechte werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu 6:

Taylor Wessing, handelnd in Vollmacht für Theseus Immobilien Verwaltungs - GmbH Co. KG - LBB Fonds Zwölf, macht folgende Einwendungen geltend:

1. Abwägungsmängel in Bezug auf die Trassenlage der BAB 281 BA 2/2

Die Notwendigkeit der Inanspruchnahme des Grundstückes des Einwenders ergibt sich aufgrund der Ergebnisse einer umfassenden Variantenuntersuchung im Jahr 2003. In den konzeptionellen Untersuchungen zur Führung der A 281 östlich des Knotenpunktes Neuenlander Ring/Neuenlander Straße wurden vier Hauptvarianten erarbeitet. Diese sind zwei Nordvarianten, eine Mittelvariante und eine Südvariante. Im Ergebnis dieser Untersuchung wurde die Südvariante als bevorzugte Linienführung herausgearbeitet und erhielt vom Bremer Senat und vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die Zustimmung, diese Variante planerisch weiterzuverfolgen. Die Auswahl der für die Realisierung des BA 2/2 weiter zu verfolgende Trassenvariante erfolgte anhand der Zielsetzungen für das Ge-

5. Anregung zur Neuplanung

Die vom Einwender dargestellten mutmaßlichen Fehler der Abwägung der Linienvarianten bestehen nicht. Die positiven und negativen Auswirkungen der einzelnen Varianten wurden ermittelt, gegenübergestellt und abgewogen. Der dargestellte zweite Knotenpunkt, die sog. Querspange, ist unverzichtbar (vgl. Themenfeld Nr. 6, Variantenwahl und deren Unterthemen, des Planfeststellungsbeschlusses).

Die Angaben zu den Schadstoffimmissionen sind in den Planfeststellungsunterlagen geprüft und hinreichend dargestellt. Die Emissionen führen im Bereich des Grundstückes Neuenlander Str. 121 zu Belastungen, die die Grenzwerte der 22. BImSchV unterschreiten.

Die durchgeführten lärmtechnischen Untersuchungen zeigen, dass durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen ein effektiver Schutz des Gebäudes vor Lärm erreicht wird.

Fehlende Berechnungspunkte im Bereich des als „Niedersachsenhaus“ bezeichneten Hauses, so wie bisher nicht erfasste Außenwohnbereiche werden vom Vorhabenträger, nach Zustimmung des Einwenders zum Betreten seines Grundstückes, nachgeholt.

samtprojekt. Diese betreffen insbesondere die Zielfelder Verkehr, Städtebau und Siedlungsraum, Umfeldverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit und Realisierung. Im Rahmen dieser Ergebnisse ist die Südvariante als die deutlich vorteilhafteste anzusehen, da sie die beste Erfüllung dieser Zielfelder gewährleistet.

Die Trassierung im westlichen Bereich der A 281 BA 2/2 steht durch den planfestgestellten BA 2/1 bereits fest. Im östlichen Bereich schließt die Südvariante an den Arster Zubringer an.

Aufgrund der im Zuge der konzeptionellen Untersuchungen ermittelten hohen Investitionskosten für den Trassenübergang zur Trogstrecke unter der Kattenturmer Heerstraße, war nach Aufforderung durch den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im weiteren Planungsprozess zu untersuchen, ob durch Trassenoptimierungen Kosteneinsparun-

gen zu erreichen sind. Die hohen Investitionskosten bedingten sich durch die erste Untersuchung zur Trogvariante. Bei dieser Variante war ein Teilabbruch des vorhandenen Trogbauwerkes notwendig. Aus diesem Grund wurde der Anschluss an die Kattenturmer Heerstraße in den weiteren Planungsphasen überarbeitet und optimiert. Im östlichen Bereich schließt die A 281 BA 2/2 nunmehr als Südvariante ohne weiteren Trogausbau an den Arster Zubringer mit dem Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße/Neuenlander Straße und der Querspange an die Kattenturmer Heerstraße Höhe Arsterdamm an.

Durch die Wirtschaftlichkeit des neuen Anschlusses, ohne Rückbau des vorhandenen Trogbauwerkes, werden Kosten in Höhe von 16,4 Mio. EUR (34% der Gesamtbaukosten) eingespart. Ferner werden bautechnische Risiken eines halben Trogumbaus vermieden, da nicht auszuschließen ist, dass das gesamte Trogbauwerk erneuert werden muss. Der optimierte Anschluss der A 281 BA 2/2 an das vorhandene Trogbauwerk hat innerhalb der Zielfelder Verkehr und Umfeldverträglichkeit keine wesentlichen Auswirkungen auf die Bewertung. Im Zielfeld Städtebau sind die Auswirkungen insoweit zu betrachten, dass auf einem kurzen Abschnitt der Neuenlander Straße die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken notwendig wird. Grunderwerb im Kreuzungsbereich Neuenlander Straße/Kattenturmer Heerstraße ist dagegen nicht erforderlich.

Mit dieser Entwurfsplanung und den damit einhergehenden Einsparungen konnte der Vorhabenträger erreichen, dass der BMVBS hierfür seinen Sichtvermerk erteilte und somit die Finanzierung des Bauabschnitts 2/2 der BAB 281 sicherstellt.

In der Abwägung aller Belange ergibt sich die Inanspruchnahme des Grundstücks Neuenlander Str. 113A als zwingend (Anlage 1, Seiten 12-13, Ordner 1 der Planfeststellungsunterlagen). Die im Erläuterungsbericht zur Maßnahme vorgestellten Vorteile der Südvariante in Bezug auf die Flächeninanspruchnahme Neuenlander Str. 113A beruhen auf einer Betrachtung des Zielfeldes Städtebau und Siedlungsraum.

Die Ermittlung der Abwägungsergebnisse basiert auf der konzeptionellen Untersuchung zur Führung der A 281 BA 2/2 östlich des Knotenpunktes Neuenlander Ring / Neuenlander Str. (Ingenieurbüro Schnüll, Haller und Partner).

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 schnellfahrende Fernverkehr störungsfrei abgewickelt werden kann. Die in den Planfeststellungsunterlagen dargestellte Planungslösung für die A 281 BA 2/2 stellt daher unter Abwägung entscheidungsrelevanter Kriterien die günstigste Variante dar. Andere Linienführungen sind aus ökologischen, bautechnischen und wirtschaftlichen Gründen auszuschließen.

2. Existenzgefährdung durch den Grunderwerb Neuenlander Str. 113A

Wie vom Einwender dargestellt, ist er Eigentümer des Grundstückes Neuenlander Str. 113A. Das Grundstück ist an die Hornbach Baumarkt AG vermietet.

Durch den erforderlichen Grunderwerb für eine Teilfläche des Grundstückes Neuenlander Str. 113A (siehe hierzu die Ausführung zu 1) haben der Eigentümer sowie dessen Mieter Ansprüche auf Entschädigungen. Entschädigungsansprüche und deren Regelungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und in einem nachgeordneten Verfahren zu regeln. Die Auffassung der Einwender, sie seien durch die Inanspruchnahme des Teilgrundstücks im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts in ihrer Existenz gefährdet, trifft nicht zu. Der Rechtsprechung zufolge ist eine Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz durch Flächeninanspruchnahme nur auf landwirtschaftliche Betriebe anzuwenden. Diese Konstellation ist auf Gewerbebetriebe nicht übertragbar. Es ist nicht erkennbar, dass die Gesellschafter des Einwenders ihre wirtschaftliche Existenz der Vermietung des Grundstückes verdanken. Das im Sinne des Grundgesetzes Art. 14 grundrechtlich geschützte Eigentum ist daher anders zu bewerten, als das eines landwirtschaftlichen Betriebes, weil es hier durch Flächeninanspruchnahme zu einer tatsächlichen Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz eines landwirtschaftlichen Betriebes führen kann (vgl. Bundesverwaltungsgerichtsurteil, 28.01.1999 NVwZ-RR 199, S. 629 ff).

Eine Existenzgefährdung des Einwenders ist daher nicht anzunehmen.

3. Fehlende Erschließung der südwestlich verbleibenden Restfläche

Wie in der Anlage 7, Blatt 1 und 2, Ordner 1 der Planfeststellungsunterlagen ausgeführt, erfolgt

eine Erschließung der südwestlich der A 281 BA 2/2 gelegenen Restfläche –Flst. Nr. 48/2– über den die Autobahn begleitenden Unterhaltungsweg. Dieser wird über die geplante Querspange zur Kattenturmer Heerstraße angeschlossen.

Die nachrichtlich dargestellte Nachnutzung der verbleibenden Teilfläche als geplanter Parkplatz Airbus ist eine von vielen möglichen Nutzungen und für das Planfeststellungsverfahren nicht von Bedeutung.

Der Bereich liegt außerhalb der Planfeststellungsgrenze. Die grundgesetzlich verbürgte Dispositionsfreiheit des Einwenders wird durch diese nachrichtliche Darstellung im Lageplan in keiner Weise eingeschränkt.

4. Fehlende lärmtechnische Berechnung

Für den Bau oder die wesentliche Änderung von Verkehrswegen sind das Bundesimmissionsschutzgesetz (BlmSchG) und die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BlmSchV) heranzuziehen. Nach diesen Rechtsvorschriften sind schädliche Umwelteinwirkungen, die durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, zu vermeiden und sicherzustellen, dass die Beurteilungspegel die festgelegten Immissionsgrenzwerte gem. der 16. BlmSchV nicht überschreiten. Im vorliegenden Fall muss davon ausgegangen werden, dass aufgrund der Straßenplanung das bestehende Gebäude abgerissen werden muss. Für künftige Bauvorhaben im Bereich des Grundstücks Neuenlander Str. 113A lässt sich aus den Regelungen der 16. BlmSchV kein Anspruch auf Lärmschutz ableiten. Eine Prüfung, ob und inwieweit für künftige Bauvorhaben im Bereich des betrachteten Grundstücks Vorkehrungen zum baulichen Schallschutz vorzusehen sind, wird im Rahmen eines vorausgehenden Baugenehmigungs- oder Bauleitverfahrens er-

folgen. Diese Aufgaben sind nicht Inhalt des Planfeststellungsverfahrens zum Neubau der A 281 BA 2/2. Daher konnte vom Vorhabenträger auf eine schalltechnische Untersuchung zur Auswirkung durch die Straßenplanung auf das vorgenannte Grundstück verzichtet werden.

5. Fehlende bzw. nicht ausreichende Luftschadstofftechnische Untersuchungen

Für die Berechnung der Schadstoffimmissionen mit dem mikroskaligen Strömungs- und Ausbreitungsmodell MISKAM werden die im Rechengebiet liegenden Gebäude berücksichtigt, die umströmt werden. Im Modell MISKAM werden alle Gebäude für den Prognose-Nullfall und für den Prognosefall berücksichtigt. Im Prognosefall ändert sich das Gebäudekataster gegenüber dem Prognose-Nullfall, da zum Bau der A 281 BA 2/2 einige Gebäude abgerissen werden müssen.

Diese Gebäude werden im Prognosefall nicht berücksichtigt. Dies impliziert auch das Gebäude Neuenlander Str. 113A.

Das vorliegende Luftschadstofftechnische Gutachten (Anlage 16, Ordner 3 der Planfeststellungsunterlagen) schlussfolgert, dass die Immissionsdifferenzen zwischen Prognosefall und Prognose-Nullfall im überwiegenden Teil des beurteilungsrelevanten Untersuchungsgebietes negativ sind. Mit der Realisierung der geplanten Autobahntrasse A 281 BA 2/2 kommt es zu einer Verbesserung der Immissionssituation. Auf keinem der ausgewählten Beurteilungspunkte werden die Grenzwerte gem. der 22. BlmSchV erreicht. Sowohl die Jahresmittelwerte als auch die Äquivalentwerte der Kurzzeitbeurteilungswerte werden deutlich unterschritten.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu 7:

Rechtsanwälte Ahlers und Vogel, handelnd in Vollmacht für die Firma Bremer Fahrzeughaus Schmidt und Koch AG, machen folgende Einwendungen geltend:

1. Beeinträchtigungen durch Lärmschutzwände / Sichtbeschränkungen auf Gebäude und Werbeanlagen

Die geplante Lärmschutzwand Nr. 4 (Anlage 1, Tabelle Seite 29, Ordner 1 der Planfeststellungsunterlagen) wird am westlichen Ende im Bereich des Grundstücks Neuenlander Str. 440 eine Höhe von lediglich 1 m über dem Fahrbahnniveau der ebenerdig verlaufenden

Neuenlander Straße aufweisen. Die Wandhöhe steigt in westlicher Richtung mit der Gradienten A 281 BA 2/2 an und erreicht westlich des Grundstücks Neuenlander Str. 440 eine Höhe von 3 m über dem Fahrbahnniveau. Die angegebene Wandhöhe von 5 m gemäß Tabelle im Erläuterungsbericht, Seite 29, für die Lärm-

schutzwand Nr. 4 bezieht sich auf die Gradienten der A 281 BA 2/2, die im betrachteten Teilstreckenabschnitt im Trog verläuft. Demzufolge erreicht die Wand vor dem Grundstück des Einwenders nur eine Höhe von 1 m über Fahrbahnniveau.

Die Lärmschutzwand Nr. 4 ist insbesondere zur Abschirmung der niedrig gelegenen schutzbedürftigen Freiflächen (Freisitze im Garten) der südöstlich der Nollendorfer Straße gelegenen Wohngrundstücke erforderlich. Mit dieser Lärmschutzwand wird im Gartenbereich dieser Wohngrundstücke eine Pegelminderung von 6 dB(A) erreicht, so dass dort der Immissionsgrenzwert gem. 16. BImSchV für Wohngebiete eingehalten wird.

Entsprechend den Ausführungen des schalltechnischen Gutachtens (Anlage 11, Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen) kann selbst mit einer Erhöhung der geplanten Lärmschutzwände Nr. 2 bis Nr. 4 um bis zu 2 m keine wesentliche Verringerung der zusätzlich erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der angesprochenen Wohnbebauung erreicht werden. Hieraus folgt jedoch nicht, dass die gewählte Lärmschutzmaßnahme als solche in Frage zu stellen ist.

Eine Sichtbeziehung zum betroffenen Betriebsgebäude bleibt in jedem Fall bestehen, da die Wand transparent ausgebildet werden soll. Wetter- und verkehrsbedingte Verschmutzungen werden in der Regel nicht dazu führen, dass der Betrieb mit den dazugehörigen Werbeanbringungen kaum noch zu sehen sein wird. Transparente Lärmschutzwände werden in regelmäßigen Abständen gereinigt.

Hieraus ist ersichtlich, dass im Rahmen der Abwägung die optimale Wandhöhe festgelegt wurde.

2. Umfahrung zwischen den Richtungsfahrestreifen der Neuenlander Straße

Nach Fertigstellung des BA 2/2 der A 281 bleibt die Umfahrung zwischen den Ortsfahrbahnen der Neuenlander Straße oberhalb des geschlossenen Trogbauwerkes bestehen. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass während der Bauphase die Fahrbeziehung nicht durchgängig zur Verfügung gestellt werden kann. Dies ist im Zuge von Baumaßnahmen für Anlieger zumutbar. Der Vorhabenträger wird diese Verkehrszustände auf das erforderliche Maß beschränken.

Die vom Einwender erhobenen Bedenken wegen möglicher Verkehrsgefährdungen durch

den temporären Wegfall der Fahrbeziehungen können durch entsprechende verkehrslenkende Maßnahmen im Rahmen einer verkehrsbehördlichen Anordnung ausgeräumt werden. Verkehrslenkende Maßnahmen werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.

Nach der geplanten Realisierung der A 281 BA 2/2 gelten die Anbaubeschränkungen für das Grundstück Neuenlander Str. 440 gem. § 9 (1) Bundesfernstraßengesetz (FStrG).

Ausnahmen vom Anbauverbot sind aufgrund von besonderen städtebaulichen Situationen für die Errichtung von Hochbauten möglich. Hierzu wird auf die ergänzenden Hinweise unter Punkt 12 des Erläuterungsberichtes Anlage 1, Ordner 1 der Planfeststellungsunterlagen hingewiesen.

Ergänzende Hinweise unter Punkt 12 des Erläuterungsberichtes:

Nach § 9 Abs. 1 FStrG dürfen Hochbauten jeder Art neben Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 40 m nicht errichtet werden (vorhandene Hochbauten werden vom Anbauverbot nicht umfasst). Aufgrund der besonderen städtebaulichen Situation wird für die Errichtung von Hochbauten neben der besonders festgelegten Strecke der A 281, von Station 2+921 (Baubeginn BA 2/2) bis 4+568 regelmäßig eine Ausnahme von diesem Anbauverbot erteilt werden, wenn die Hochbauten mindestens 15 m von der Bundesautobahn entfernt errichtet werden. Der Abstand wird zwischen den Außenkanten der Baukörper gemessen (bei der Autobahnhochstrecke: Gesimsvorderkante, bei Hochbauten: Außenwand oder, soweit vorhanden, Außenkante vortretender Bauteile, z.B. Gesimse, Dachvorsprünge und dergleichen sowie Vorbauten wie Dachvorbauten, Erker, Balkone usw.). Auch wenn der 15 m-Abstand eingehalten ist, wird eine Ausnahme vom Anbauverbot nicht gewährt werden, wenn im Einzelfall durch den Hochbau oder seine Nutzung die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf der Autobahn oder andere öffentliche Belange gefährdet oder beeinträchtigt werden können.

3. Beeinträchtigung des Geschäftsbetriebes

Durch den Bau der A 281 BA 2/2 sind Beeinträchtigungen des Geschäftsbetriebes des Einwenders zeitweise nicht auszuschließen. Sofern durch den Bau der A 281 BA 2/2 im Hinblick auf Artikel 14 Grundgesetz der Gewerbetreibende die Bauarbeiten nicht entschädigungslos zu dulden hat, sind die Festsetzungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in

einem Entschädigungsverfahren durch den Vorhabenträger zu regeln.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu 8 - 13:

Rechtsanwalt Volker Kröning, handelnd in Vollmacht für Dr. med. Herbert Böttcher, Ehepaar Hilbring, Frau Wilhelm, Ehepaar Wöltjen, Ehepaar Sahin und Frau Mahinzaeim machen folgende Einwendungen geltend

1. Schaffung einer Insellage der Grundstücke Neuenlander Str. 145, 143, 147- 151 und 161-167 / Erhöhung der Emissionsbelastung

Zu den Einwendungen bezüglich der Erhöhung von Emissionsbelastungen wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr.1 und Nr. 2 (Lärmschutz/Schadstoffbelastungen) dieses Bescheides verwiesen.

Die Angrenzung der genannten Grundstücke an eine oder mehrere Straßen begründet noch keine Nachteile. Die Auswirkungen hinsichtlich der Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffbelastungen werden durch entsprechende Gutachten (Anlage 11 in Ordner 2; Anlage 16 in Ordner 3 der Planfeststellungsunterlagen) berücksichtigt.

Das vorliegende Luftschadstofftechnische Gutachten (Anlage 16, Ordner 3 der Planfeststellungsunterlagen) schlussfolgert, dass die Immissionsdifferenzen zwischen Prognosefall und Prognose-Nullfall im überwiegenden Teil des beurteilungsrelevanten Untersuchungsgebietes negativ sind. Mit der Realisierung der geplanten Autobahntrasse A 281 BA 2/2 kommt es zu einer Verbesserung der Immissions-situation. Auf keinem der ausgewählten Beurteilungspunkte werden die Grenzwerte gem. der 22. BImSchV erreicht. Sowohl die Jahresmittelwerte als auch die Äquivalentwerte der Kurzzeitbeurteilungswerte werden deutlich unterschritten.

Die Wohngrundstücke Neuenlander Straße Nrn. 143 - 151 und Nrn. 161 - 167 befinden sich im direkten Einflussbereich der geplanten A 281 und der Querspange. Demgemäß sind nach den gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV für diese Grundstücke Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, wenn der maßgebende Immissionsgrenzwert gem. § 2 (1) dieser Rechtsverordnung überschritten wird.

Nach den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens ohne Berücksichtigung offenporigen Asphalts (OPA) wurde im Bereich der Wohngebäude Neuenlander Straße Nr. 143 und Nr. 145 ausgehend von der geplanten A 281 einschließlich Querspange der Immissionsgrenzwert für gemischte Bauflächen zum Teil überschritten, so dass dort durch die Straßenneubaumaßnahmen ohne OPA nach den gesetzlichen Bestimmungen der Verkehrslärmschutzverordnung teilweise ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kam. Die Belastungssituation wird sich an dieser Stelle zusätzlich durch den geplanten Einsatz von lärmminderndem offenporigem Asphalt dahingehend verbessern, dass der Immissionsgrenzwert nunmehr an allen Punkten eingehalten wird.

2. Wertminderungen

Zu den Einwendungen bezüglich der Wertminderung wird auf die Begründung zum Themenfeld Nr. 3 (Wertminderungen/Entschädigungen) dieses Bescheides verwiesen.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu 18 :

Familie Golnik macht folgende Einwendungen geltend

1. Erhöhte Belastungen durch Lärm- und Schadstoffbelastungen im Gebiet Huckelriede

Zu den Einwendungen bezüglich der Erhöhung von Emissionsbelastungen wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 1 und Nr. 2 (Lärmschutz/Schadstoffbelastungen) dieses Bescheides verwiesen.

Das Wohngrundstück Nollendorfer Straße Nr. 53 befindet sich im direkten Einflussbereich der geplanten A 281 und der Querspange. Demgemäß sind nach den gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV für dieses Grundstück Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, wenn der maßgebende Immissionsgrenzwert gem. § 2 (1) dieser Rechtsverordnung überschritten wird.

Nach den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens (vgl. hierzu Planfeststellungsunterlage 11.2.2A und 11.2.2B) ergibt sich durch den Neubau der A 281 einschließlich Querspange – trotz der

Pegelminderung durch die geplanten 3 – 6 m hohen Lärmschutzwände und dem Einsatz von lärmmindernden Asphaltbelegen nach den gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV „dem Grunde nach“ ein Anspruch auf passiven Lärmschutz. Die Abwicklung des ggf. erforderlichen passiven Lärmschutzes ist auf der Grundlage der 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung), der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) sowie der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR97) außerhalb der Planfeststellung durchzuführen.

2. Lage und Steigung des Trogbauwerkes Neuenlander Straße

Zu der Einwendung bezüglich Lage und Steigung des Trogbauwerkes Neuenlander Straße wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 6.3. *Steigung der BAB 281 BA2/2 zum vorhandenen Trog Kattenturmer Heerstr.* dieses Bescheides verwiesen.

3. Notwendigkeit der Anschlussstelle Kattenturm

Zu der Einwendung bezüglich Notwendigkeit der Anschlussstelle Kattenturm wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 6.4. *Notwendigkeit der Anschlussstelle Kattenturm* dieses Bescheides verwiesen.

4. Broschüre A 281, Bremen auf neuen Wegen

Bei dieser Broschüre handelt es sich nicht um eine Planfeststellungsunterlage, sondern um eine erklärende Vorabinformation seitens des Vorhabenträgers. Sie ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

5. Ausgleichsmaßnahmen

Die geplanten Kompensationsmaßnahmen dienen dem Ausgleich des Eingriffs in Natur und Landschaft. Geeignete Standorte von Kompensationsmaßnahmen werden nach deren fachlichen Eignung ausgewählt und sollen in einem naturräumlichen Zusammenhang mit dem Eingriff stehen. Für die südlich des Flughafens gelegenen Kompensationsflächen mit den Maßnahmennummern E 1, E 2 und E 3 (Anlage 12-3, Blatt 3, Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen) besteht ein naturräumlicher Zusammenhang zum Bau der A 281 BA 2/2. Diese Maßnahmen, die bei der Planung der A 281 BA 2/2 berücksichtigt wurden, führen zu einer Vermeidung und Minimierung der Eingriffswirkungen.

6. Wertminderungen

Zu der Einwendung bezüglich Wertminderung des Grundstücks Nollendorfer Str. 53, wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 3 *Wertminderungen / Entschädigungen* dieses Bescheides verwiesen.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu 27:

Chr. und M. Mahrenholz machen folgende Einwendungen geltend:

Aussagen der Projektgesellschaft GPV im Rahmen einer Anwohnerversammlung vom 01.03.2007

Die von den Einwendern angesprochene Präsentation der Gesellschaft für Projektmanagement im Verkehrswegebau mbH (GPV) über die Linienführung der A 281 BA 2/2 war keine Veranstaltung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Die in der Anwohnerversammlung gemachten Ausführungen dienen allein einer Vorabinformation. Maßgebend für die Planfeststellung sind die öffentlich ausgelegten Antragsunterlagen zur Planfeststellung.

Die von dem Vorhabenträger beantragte Südvariante für das Planfeststellungsverfahren, Neubau der A 281 BA 2/2, entspricht jedoch in ihren wesentlichen Grundzügen der vorgestellten Planung durch die GPV bereits seit 2003 und ist mehrfach öffentlich in den Beiräten Obervieland und Neustadt vorgestellt worden.

Hinsichtlich der übrigen Inhalte der Einwendungen wird auf die Themenfelder Nr. 6 (Variantenwahl und deren Unterthemen), Nr. 2 (Schadstoffbelastungen) und Nr. 1 (Lärmschutz) dieses Bescheides verwiesen.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu 31:

R. Kaufmann, K.-H. Kaufmann, D. Kaufmann und A. Ahrensfeld machen folgende Einwendungen geltend:

Zu den Einwendungen bezüglich der Erhöhung von Emissionsbelastungen wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 1 und Nr. 2 (Lärmschutz/Schadstoffbelastungen), (Nr. 5 Verkehre/ Verkehrsprognosen) und Nr. 6 (Variantenwahl und deren Unterthemen) dieses Bescheides verwiesen.

Fehlendes Gesundheitsgutachten:

Mit den geplanten aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen werden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten (Anlage 11, Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen).

Gleiches gilt für Luftschadstoffe. Gemäß „Luftschadstofftechnischem Gutachten“ werden die Grenzwerte der 22. BImSchV eingehalten (Anlage 16, Ordner 3).

Aus den vorgenannten Gründen ist es nicht erforderlich, dass ein Gesundheitsgutachten erstellt wird.

Das Wohngrundstück Nollendorfer Str. 84 befindet sich im direkten Einflussbereich der geplanten A 281 und der Querspange. Demgemäß sind nach den gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV für dieses Grundstück Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, wenn der maßgebende Immissionsgrenzwert gem. § 2 (1) dieser Rechtsverordnung überschritten wird.

Nach den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens (vgl. hierzu Planfeststellungsunterlage 11.2.2A und 11.2.2B) ergibt sich durch den Neubau der A 281 einschließlich Querspange – trotz der Pegelminderung durch die geplanten 3 – 6 m hohen Lärmschutzwände und dem Einsatz von lärmmindernden Asphaltbelegen nach den gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV „dem Grunde nach“ ein Anspruch auf passiven Lärmschutz.

Die Abwicklung des ggf. erforderlichen passiven Lärmschutzes ist auf der Grundlage der 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung), der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) sowie der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR97) außerhalb der Planfeststellung durchzuführen.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu 43:

Frau Dr. Fokuhl macht folgende Einwendungen geltend

Zu den Einwendungen bezüglich der Erhöhung von Emissionsbelastungen wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 1 (Lärmschutz) dieses Bescheides verwiesen.

1. Lärmschutz für Geh- und Radwege

Für Geh- und Radwege besteht kein Anspruch auf Lärmschutzeinrichtungen.

Gemäß § 1 der 16. BImSchV gilt die Verordnung für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen (Straßen und Schienenwege). Fußgänger und Radfahrer sind lediglich von einer begrenzten Lärmbelastung betroffen. Aus schalltechnischer Sicht besteht daher kein Grund, derartige Wege nicht direkt an vielbefahrenen Straßen zu planen.

2. Baulärm/ Erschütterungen

Zu den Einwendungen bezüglich von Baulärm/ Erschütterungen wird auf die Begründungen

zum Themenfeld Nr. 4 (Baulärm) dieses Bescheides verwiesen

Flugsandverwehungen werden während der Bauzeit durch geeignete Maßnahmen im notwendigen Maße verhindert.

3. Wegeführungen für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer

Sämtliche durch die Planung unterbrochenen Verkehrsbeziehungen für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer werden wieder hergestellt. Die Ausführung der Lichtsignalanlagen erfolgt nach dem Stand der aktuellen Technik und unter Berücksichtigung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Signalisierungs-, Markierungs- und Beschilderungsplanung sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Diese Planungen werden über verkehrsbehördliche Anordnungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt.

4. Zusätzliche Querung der Neuenlander Straße

Im Prognose-Nullfall bestehen keine derartigen Wegeverbindungen zur Querung der Neuenlander Straße. Daher besteht im Prognosefall der geplanten A 281 BA 2/2 keine Veranlassung, eine zusätzliche Querung der Neuenlander Straße in die Planung mit aufzunehmen. Auch besteht kein zukünftiger Bedarf hierfür.

5. Schadstoffimmissionen

Zu der Einwendung bezüglich der Schadstoffbelastungen wird auf die Begründung zum Themenfeld Nr. 2 (Schadstoffbelastungen) dieses Bescheides verwiesen.

Wie aus der luftschadstofftechnischen Untersuchung hervorgeht, sind keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten (Anlage 16, Ordner 3 der Planfeststellungsunterlagen). Die derzeitige Situation an der Neuenlander Straße wird durch den geplanten Neubau der A 281 BA 2/2 weitläufig verbessert. Für den Vorhabenträger besteht daher keine Notwendigkeit, Luftüberwachungsmessstellen zu errichten. Weitere Maßnahmenplanungen, um Grenzwertüberschreitungen zu verhindern, sind nicht notwendig.

6. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Beim Bau von Straßen kommt es zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Zum Ausgleich von Beeinträchtigungen werden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchgeführt. Diese Ausgleichsmaßnahmen sind ökologisch notwendig und daher nach dem Bremischen Naturschutzgesetz (BremNatSchG) in den §§ 11 ff vorgegeschrieben.

Der geplante Bau der A 281 BA 2/2 mit seinen Auswirkungen auf Natur, Mensch und Landschaft wurden im landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 12, Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen) und in der allgemein verständlichen Zusammenfassung nach § 6 UVPG / Umweltplanerischer Fachbeitrag (Anlage 1a,

Ordner 1 der Planfeststellungsunterlagen) ausführlich und umfassend bewertet.

Der landschaftspflegerische Begleitplan beinhaltet neben der Ermittlung und Bilanzierung erheblicher Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes einschließlich seines Erholungswertes gemäß § 11 des Bremischen Naturschutzgesetzes die Planung und Darstellung der erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zur Kompensation dieser Eingriffe in Natur und Landschaft.

Die allgemein verständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG hingegen ermittelt, beschreibt und beurteilt die vorhandene Umwelt und ihre Bestandteile sowie die Projektwirkung und die Auswirkungsprognose für den geplanten Bau der A 281 BA 2/2. Hiernach erfolgt in der allgemein verständlichen Zusammenfassung die Beschreibung der Maßnahmen, mit denen erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt vermieden, vermindert oder kompensiert werden können. Das nach der Handlungsanleitung erforderliche Kompensationserfordernis ist im landschaftspflegerischen Begleitplan hinreichend dargestellt. Aus diesen vorgenannten Unterlagen ist erkennbar, dass durch die geplanten Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die vom Bauabschnitt 2/2 der A 281 beeinträchtigten Werte und Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes vollständig kompensiert werden können.

Die „Handlungsanleitung für die Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen“ (Uni Hannover-Institut für Landschaftspflege und Naturschutz vom 23. Oktober 1993) ist nach Vorgabe der Naturschutzbehörde als Bewertungsmaßstab für Bremen anzuwenden.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu 44:

Herr Golla macht folgende Einwendungen geltend:

Inhaltlich sind die Einwendungen identisch mit den Einwendungen von Frau Dr. Fokuhl. Es wird auf die Begründung wie zu Nr. 43 verwiesen.

Darüber hinaus macht der Einwender Wertminderungen der Grundstücke und Häuser geltend.

Zu der Einwendung bezüglich Wertminderung der Grundstücke und Häuser wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 3 (Wertminderungen/ Entschädigungen) dieses Bescheides verwiesen.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu 89-104:

Familie Hoffmann, Eheleute Sagemann, Herr Herzfeld, Herr Sagredo, Frau Homfeld, Eheleute Wolpmann, Familie Kocabas, Frau Terhorst und Herr Kaune machen folgende Einwendungen geltend:

Inhaltlich sind die Einwendungen identisch mit den Einwendungen von den Eheleuten Kaufmann und Herrn Ahrensfeld. Es wird auf die Begründung wie zu Nr. 31 verwiesen.

Darüber hinaus macht der Einwender Wertminderungen der Grundstücke und Häuser geltend.

Zu der Einwendung bezüglich Wertminderung der Grundstücke und Häuser wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr.3 (Wertminderungen/ Entschädigungen) dieses Bescheides verwiesen.

Ferner wird auf die Begründung zum Themenfeld Nr. 5 (Verkehre/ Verkehrsprognosen) dieses Bescheides verwiesen.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu 113:

Frau Franke macht folgende Einwendungen geltend:

1. Belastungen durch Lärm/ Höhe der Lärmschutzwand

Zu der Einwendung bezüglich Belastungen durch Lärm und Höhe der Lärmschutzwand wird auf die Begründung zum Themenfeld Nr. 1 (Lärmschutz) dieses Bescheides verwiesen.

2. Führung Rad-und Gehweg

Ein erhöhtes Gefahrenpotential aus dem Straßenverkehr ist aufgrund der separaten Führung nicht zu erwarten. Der Minimierung von Angsträumen wird durch eine entsprechende Gestaltung (Fahrbahnbreite, Beleuchtung) Rechnung getragen. Die Führung von Rad- und Gehweg stadtauswärts durch das neue Trogbauwerk ist zur Erhaltung der Wegebeziehungen notwendig und durchaus üblich.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu 127:

Frau M. und E. Stahlbaum machen folgende Einwendungen geltend:

Inhaltlich sind die Einwendungen identisch mit den Einwendungen von Frau Franke. Es wird auf die Begründung wie zu Nr. 113 verwiesen.

Darüber hinaus macht die Einwenderin Belastungen durch Luftschadstoffe, Linienführung und Anzahl der Auf- und Abfahrten Anschlussstelle Kattenturm geltend.

Zu der Einwendung bezüglich der Luftschadstoffe wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 2 (Luftschadstoffbelastungen) dieses Bescheides verwiesen.

Zu den Einwendungen Linienführung und Anzahl der Auf- und Abfahrten Anschlussstelle Kattenturm wird auf die Begründung zum Themenfeld Nr.: 6 (Variantenwahl und deren Unterthemen) dieses Bescheides verwiesen.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu 130:

Herr Friese macht folgende Einwendungen geltend:

1. Lärmbelastungen

Zu der Einwendung bezüglich Lärmbelastungen wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 1 (Lärmschutz) dieses Bescheides verwiesen.

2. Linienführung

Zu der Einwendung bezüglich Variantenwahl wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 6 (Variantenwahl und deren Unterthemen) dieses Bescheides verwiesen.

3. Ausgleichsflächen für den Neubau der BAB 281 BA 2/2

Beim Bau von Straßen kommt es zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Zum Ausgleich von Beeinträchtigungen werden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchgeführt. Diese Ausgleichsmaßnahmen sind ökologisch notwendig und daher nach dem Bremischen Naturschutzgesetz (BremNatSchG) §§ 11ff vorgeschrieben.

Der geplante Bau der A 281 BA 2/2 mit seinen Auswirkungen auf Natur, Mensch und Landschaft wurde im landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 12, Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen) und in der allgemein verständlichen Zusammenfassung nach § 6 UVPG / Umweltplanerischer Fachbeitrag (Anlage 1a, Ordner 1 der Planfeststellungsunterlagen) ausführlich und umfassend 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 allgemein verständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG hingegen ermittelt, beschreibt und beurteilt die vorhandene Umwelt und ihre Bestandteile, sowie die Projektwirkung und die Auswirkungsprognose für den geplanten Bau der A 281 BA 2/2. Hiernach erfolgt in der allgemein verständlichen Zusammenfassung die Beschreibung der Maßnahmen, mit denen erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt vermieden, vermindert oder kompensiert werden können. Das nach der Handlungsanleitung erforderliche Kompensationserfordernis ist im landschaftspflegerischen Begleitplan hinreichend dargestellt. Aus diesen vorgenannten Unterlagen ist erkennbar, dass durch die geplanten Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die vom Bauabschnitt 2/2 der A 281 beeinträchtigten Werte und Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes vollständig kompensiert werden können.

Die „Handlungsanleitung für die Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen“ (Uni Hannover - Institut für Landschaftspflege und Naturschutz - vom 23. Oktober 1993) ist nach Vorgabe der Naturschutzbehörde als Bewertungsmaßstab für Bremen anzuwenden.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu 131:

Die Eheleute von Twistern machen folgende Einwendungen geltend:

1. Lärmbelastungen

Zu der Einwendung bezüglich Lärmbelastungen wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 1 (Lärmschutz) dieses Bescheides verwiesen.

2. Hochlage der Autobahn im Bereich Airbus

Die Kosten für den Bau einer Hochstraße stehen in keinem Verhältnis zur Führung der A 281 BA 2/2 in Dammlage. Seitens des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wurden nur die Kosten für die Führung der A 281 BA 2/2 in Dammlage übernommen.

3. Ausgleichsflächen nicht nach Niedersachsen vergeben

Die Ausgleichsflächen für den Bau der A 281 BA 2/2 liegen alle auf dem Gebiet des Landes Bremen (Anlage 12, Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen).

4. Wegfall der provisorischen Anbindung der BAB 281 BA 2/1

Die provisorische Anbindung der A 281 BA 2/1 ist unbedingt notwendig, da die Anschlussstelle (AS) Airport-Stadt den kompletten Verkehr der A 281 nicht abwickeln kann. Durch den provisorischen Anschluss werden die stadteinwärtigen und stadtauswärtigen Verkehre entzerrt und die AS Airport-Stadt entlastet.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu 141:

Herr Meinken macht folgende Einwendungen geltend:

1. Erhöhte Belastungen durch Lärm- und Luftschadstoffe im Gebiet Huckelriede

Zu der Einwendung bezüglich Lärmbelastungen und Luftschadstoffe wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 1 (Lärmschutz) und Nr. 2 (Schadstoffbelastungen) dieses Bescheides verwiesen.

2. Wertminderungen

Zu der Einwendung bezüglich Wertminderungen wird auf das Themenfeld Nr. 3 (Wertminderungen/ Entschädigungen) dieses Bescheides verwiesen.

3. Folgeschäden durch Grundwasserabsenkungen

Länger andauernde Grundwasserabsenkungsmaßnahmen sind während der Baumaßnahme zur A 281 BA 2/2 nicht vorgesehen. Schäden am Wohngebäude können daher nicht eintreten.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu 155:

G. und E. Franz machen folgende Einwendungen geltend:

1. Erhöhte Belastungen durch Lärm- und Luftschadstoffe im Gebiet Huckelriede

Zu der Einwendung bezüglich Lärmbelastungen und Luftschadstoffe wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 1 (Lärmschutz) und Nr. 2 (Schadstoffbelastungen) dieses Bescheides verwiesen.

2. Wertminderungen

Zu der Einwendung bezüglich Wertminderungen wird auf das Themenfeld Nr. 3 (Wertminderungen/ Entschädigungen) dieses Bescheides verwiesen.

3. Linienführung der A 281

Zu der Einwendung bezüglich der Linienführung der A 281 BA 2/2 wird auf das Themenfeld Nr. 6 (Variantenwahl und deren Unterthemen) dieses Bescheides verwiesen.

4. Erstellung eines Gesundheitsgutachtens

Mit den geplanten aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen werden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten (Anlage 11, Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen).

Gleiches gilt für Luftschadstoffe. Gemäß „Luftschadstofftechnischem Gutachten“ werden die Grenzwerte der 22. BImSchV eingehalten (Anlage 16, Ordner 3).

Aus den vorgenannten Gründen ist es nicht erforderlich, dass ein Gesundheitsgutachten erstellt wird.

Das Wohngrundstück Vohnenstr. Nr. 39 befindet sich im direkten Einflussbereich der geplanten A 281 BA 2/2 und der Querspange. Demgemäß sind nach den gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV für dieses Grundstück Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen,

wenn der maßgebende Immissionsgrenzwert gem. § 2 (1) dieser Rechtsverordnung überschritten wird.

Nach den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens (vgl. hierzu Planfeststellungsunterlagen 11.2.2A und 11.2.2B) ergibt sich durch den Neubau der A 281 BA 2/2 einschließlich Querspange – trotz der Pegelminderung durch die geplanten 3 – 6 m hohen Lärmschutzwände und dem Einsatz von lärm mindernden Asphaltbelegen nach den gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV „dem Grunde nach“ ein Anspruch auf passiven Lärmschutz.

Die Abwicklung des ggf. erforderlichen passiven Lärmschutzes ist auf der Grundlage der 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung), der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) sowie der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR97) außerhalb der Planfeststellung durchzuführen.

5. Ausgleichsflächen für den Bau der BAB 281 BA 2/2

Beim Bau von Straßen kommt es zu Eingriffen in Natur und Landschaft. Zum Ausgleich von Beeinträchtigungen werden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchgeführt. Diese Ausgleichsmaßnahmen sind ökologisch notwendig und daher nach dem Bremischen Naturschutzgesetz (BremNatSchG) §§ 11ff vorgeschrieben.

Der geplante Bau der A 281 BA 2/2 mit seinen Auswirkungen auf Natur, Mensch und Landschaft wurden im landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 12, Ordner 2 der Planfeststel-

lungsunterlagen) und in der allgemein verständlichen Zusammenfassung nach § 6 UVPG / Umweltplanerischer Fachbeitrag (Anlage 1a, Ordner 1 der Planfeststellungsunterlagen) ausführlich und umfassend 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 allgemeine verständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG hingegen ermittelt, beschreibt und beurteilt die vorhandene Umwelt und ihre Bestandteile, sowie die Projektwirkung und die Auswirkungsprognose für den geplanten Bau der A 281 BA 2/2. Hiernach erfolgt in der allgemeinen verständlichen Zusammenfas-

sung die Beschreibung der Maßnahmen, mit denen erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt vermieden, vermindert oder kompensiert werden können. Das nach der Handlungsanleitung erforderliche Kompensationserfordernis ist im landschaftspflegerischen Begleitplan hinreichend dargestellt. Aus diesen vorgenannten Unterlagen ist erkennbar, dass durch die geplanten Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die vom Bauabschnitt 2/2 der A 281 beeinträchtigten Werte und Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes vollständig kompensiert werden können.

Die „Handlungsanleitung für die Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen“ (Uni Hannover - Institut für Landschaftspflege und Naturschutz - vom 23. Oktober 1993) ist nach Vorgabe der Naturschutzbehörde als Bewertungsmaßstab für Bremen anzuwenden.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu 177:

Die Eheleute Eidemann machen folgende Einwendungen geltend:

1. Beeinträchtigungen des Wohngrundstücks Kornstraße durch die BAB 281 mit Querspange

Zu der Einwendung bezüglich der Lärmbelastungen wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 1 (Lärmschutz) dieses Bescheides verwiesen.

2. Fehlende Anhörung der Bürger

Eine fehlende Anhörung der Bürger liegt nicht vor. Wie im § 17a Bundesfernstraßengesetz und den Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz (Planfeststellungsrichtlinien 2007-PlaFeR 07-), Ziffern 16 ff sowie in § 73 Bremisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BremVwVfG) vorgeschrieben, wurde ein ordnungsgemäßes Anhörungsverfahren durchgeführt. Für jeden Bürger bestand daher die Möglichkeit, während der Auslegungszeit die Planfeststellungsunterlagen einzusehen. Im Rahmen der Anhörung bestand ferner die Möglichkeit, gegen die Planungen der A 281 BA 2/2 Einwendungen einzulegen. Zusätzlich zum Anhörungsverfahren wurde die vorliegende Planung in ihren Grundzügen (Südvariante mit Querspange) vom Vorhabenträger öffentlich während diverser Beirats-sitzungen in Obervieland und in der Neustadt vorgestellt.

Die Einwendung hinsichtlich des Vorwurfs, die Anwohner seien nicht rechtzeitig und richtig informiert worden, ist daher zurückzuweisen.

3. Fehlende Längsschnitte in den Planfeststellungsunterlagen

In den Planfeststellungsunterlagen Anlage 4, Ordner 1 und der Anlage 8, Ordner 2 sind die Längsschnitte der geplanten A 281 BA 2/2 enthalten.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu 252 und 176:

Herr Körber macht folgende Einwendungen geltend:

1. Planung der A 281 BA 2/2 und der Querspange

Zu der Einwendung bezüglich der Planung A 281 BA 2/2 mit Querspange wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 6 (Variantenwahl und deren Unterthemen) dieses Bescheides verwiesen.

2. Führung des Geh- und Radweges der Neuenlander Straße (Fahrtrichtung Kattenturmer Heerstraße) durch das neue Trogbauwerk

Ein erhöhtes Gefahrenpotential aus dem Straßenverkehr ist aufgrund der separaten Führung nicht zu erwarten. Der Minimierung von Angsträumen wird durch eine entsprechende Gestaltung (Fahrbahnbreite, Beleuchtung) Rechnung getragen. Die Führung von Rad- und Gehweg stadtauswärts durch das neue Trogbauwerk ist zur Erhaltung der Wegebeziehungen notwendig und durchaus üblich.

3. Störung der Nachtruhe durch Schwertransporte der Firma EADS

Die Schwertransporte der Firma EADS für die Teile der Rakete Ariane finden bereits heute über die Neuenlander Straße statt (ca. 6 Mal im Jahr). Die zu transportierenden Behälter haben eine Höhe von über 5,0 m und können Brückenbauwerke somit nicht unterqueren. Daher erfolgt ein Abtransport, wie bisher, über die Neuenlander Straße.

4. Beeinträchtigung des Wohngrundstücks durch Lärm- und Schadstoffbelastungen

Zu der Einwendung bezüglich der Lärmbelastungen wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 1 (Lärmschutz) und Themenfeld Nr. 2 (Schadstoffbelastungen) dieses Bescheides verwiesen.

5. Wertminderungen des Grundstücks/ Entschädigungen

Zu der Einwendung bezüglich der Wertminderung des Wohngebäudes wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 3 (Wertminderungen/ Entschädigungen) dieses Bescheides verwiesen.

6. Steigung der A 281 BA 2/2 zum vorhandenen Trog Kattenturmer Heerstr./ Forderung nach der Südvariante (Troglvariante)

Zu der Einwendung bezüglich der Steigung vor dem vorhandenen Trog Kattenturmer Heerstraße wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 6 (Variantenwahl und deren Unterthemen) dieses Bescheides verwiesen.

7. Fehlender aktiver Lärmschutz entlang der Südseite der A 281 BA 2/2

Zu der Einwendung bezüglich der Lärmbelastungen wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 1 (Lärmschutz) dieses Bescheides verwiesen.

8. Besondere Beeinträchtigungen durch den 5. Bauabschnitt

Zu der Einwendung bezüglich der Beeinträchtigung des Anschlusses des 5. Bauabschnitts an die A 281 BA 2/2 wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 6 (Variantenwahl und deren Unterthemen) dieses Bescheides verwiesen.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu 264:

Frau Donzelmann macht folgende Einwendungen geltend:

1. Beeinträchtigungen des Wohngrundstücks durch Lärm

Zu der Einwendung bezüglich der Lärmbelastungen wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 1 (Lärmschutz) dieses Bescheides verwiesen.

2. Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe

Zu der Einwendung bezüglich der Luftschadstoffe wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 2 (Schadstoffbelastungen) dieses Bescheides verwiesen.

3. Führung des Geh- und Radweges der Neuenlander Straße (Fahrtrichtung Kattenturmer Heerstraße) durch das neue Trogbauwerk

Ein erhöhtes Gefahrenpotential aus dem Straßenverkehr ist aufgrund der separaten Führung nicht zu erwarten. Der Minimierung von Angsträumen wird durch eine entsprechende Gestaltung (Fahrbahnbreite, Beleuchtung) Rechnung getragen. Die Führung von Rad- und Gehweg stadtauswärts durch das neue Trogbauwerk ist zur Erhaltung der Wegebeziehungen notwendig und durchaus üblich.

4. Linienführung

Zu der Einwendung bezüglich Variantenwahl wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 6 (Variantenwahl und deren Unterthemen) dieses Bescheides verwiesen.

5. Wertminderungen

Zu der Einwendung bezüglich Wertminderungen wird auf das Themenfeld Nr. 3 (Wertminderungen/Entschädigungen) dieses Bescheides verwiesen.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu 300:

Die Amtliche Materialprüfungsanstalt der Freien Hansestadt Bremen macht folgende Einwendungen geltend:

1. Einwirkungen von Lärm und Erschütterungen

Bei den Lärm- und Erschütterungseinwirkungen in der Georg-Wulff-Straße durch den provisorischen Anschluss der A 281 BA 2/1 an die Neuenlander Straße ist durch verkehrslenkende Maßnahmen die tägliche Verkehrsstärke im Straßenzug gegenüber der sonst üblichen Belastung angestiegen. Bei der neuen Belastung handelt es sich um eine Übergangsphase, bedingt durch den Weiterbau der A 281 BA 2/2. Die Beeinträchtigungen sind zeitlich begrenzt und auf ein den Umständen entsprechendes Mindestmaß minimiert. Insgesamt wird sich die Situation nach Abschluss der geplanten Bauarbeiten zur A 281 BA 2/2 deutlich verbessern, so dass die Belästigungen der Anwohner für die Dauer der Bauzeit tolerierbar sind.

Hinzuweisen ist, dass es sich bei der Georg-Wulff-Straße in rechtlicher Hinsicht um eine bestehende Straße handelt. Soweit in bestehende Straßen nicht erheblich baulich eingegriffen (wesentliche Änderung) wird, ist nach den gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen abzuleiten. Selbst, wenn durch verkehrslenkende oder planerische Maßnahmen eine Lärmsteigerung von mehr als 3 dB (A) bewirkt und die Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV überschritten werden. Allein aus einer festgestellten deutlichen Zunahme der von dieser Straße verursachten Lärmimmissionen besteht aus den vorgenannten Gründen kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, wie z.B. passive Lärmschutzmaßnahmen.

Vom Vorhabenträger wird dennoch geprüft, ob im Rahmen von Objektschutzmaßnahmen am Gebäude eine Reduzierung der Lärmeinwirkungen zu erreichen ist. Eventuell in Frage kommende Objektschutzmaßnahmen sind mit dem Vorhabenträger außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln.

Im Ergebnis der Erschütterungstechnischen Untersuchung zu den Auswirkungen des zukünftigen Verkehrs auf der A 281 auf Einrichtungen der Amtlichen Materialprüfungsanstalt Bremen wurde festgestellt, dass sich in Folge der geplanten Maßnahmen keine negativen Auswirkungen auf den Betrieb der MPA ergeben.

Maßgebend für mögliche Störungen sind in diesem Fall zunächst die Maximalwerte, die durch den Verkehr ausgelöst werden. Die im Rahmen der Untersuchung prognostizierten Maximalwerte für Erschütterungen aus dem Schwerlastverkehr liegen unter den Anhaltswerten der empfindlichsten Einrichtung (Feldemissionsrasterelektronenmikroskop Hitachi S-4000) der Materialprüfungsanstalt (MPA). Störungen im Betrieb der MPA können damit ausgeschlossen werden.

Da Störungen durch Einzelergebnisse auszuschließen sind, spielt daher auch die Anzahl der Vorbeifahrten des Schwerlastverkehrs keine Rolle. Unter den vorgenannten Gesichtspunkten erübrigt sich die Anforderung einer weiteren gutachterlichen Aussage durch den Vorhabenträger. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Fahrbahnoberfläche der Georg-Wulff-Straße im Jahr 2007 grundsaniert wurde.

Die Grundsanierung führt nochmals zu einer erheblichen Reduzierung der durch die LKW-Fahrverkehre verursachten Erschütterungen.

Das Schwingungsgutachten, das in seiner Aussage von der MPA angezweifelt wird, ist Bestandteil der Planfeststellung zur A 281 BA 2/1. In diesem Planfeststellungsverfahren wurde das Gutachten seitens der MPA nicht in Zweifel gezogen.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu 389-496 und 500-502:

Die Anwohnerinitiative Arsterdamm (Kontaktadresse Chr. Kahler) macht mit gleichlautenden Vordrucken folgende Einwendungen geltend:

1. Angenommene Beeinträchtigungen durch eine Erhöhung der Verkehrsstärke im Arsterdamm

- *Ausbau Arsterdamm widerspricht Ausbauplan von 1993*

- *Die Anlage der Querspange lädt dazu ein, Verkehr von der A 281 über die mautfreie Abkürzung der Kattenturmer Heerstraße zu leiten*

Zu der Einwendung bezüglich der Erhöhung der Verkehrsstärke im Arsterdamm wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 5 (Verkehr/ Verkehrsprognosen/ Verkehrsregelung) dieses Bescheides verwiesen.

2. Der 5. Bauabschnitt der BAB 281 ist den Bewohnern der Wolfskuhle wegen der Nähe zu den Häusern nicht zuzumuten

- *Zusammenhang der Querspange mit dem 5. Bauabschnitt*

Zu der Einwendung bezüglich des 5. Bauabschnitts wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 6 (Variantenwahl und deren Unterthemen) dieses Bescheides verwiesen.

3. Lärmbelastungen

- *Lärmbelastung durch erhöhtes Verkehrsaufkommen*

- *Forderung nach Lärmschutz am bestehenden Autobahnzubringer Arsten*

- *Ein wirksamer Lärmschutz kann durch die BAB 281 BA 2/2 in Hochlage nicht erreicht werden*

Zu der Einwendung bezüglich der Lärmbelastungen wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 1 (Lärmschutz) dieses Bescheides verwiesen.

- *Die Windgeschwindigkeit ist falsch in die Lärmberechnung eingeflossen*

Grundsätzlich sind die durch Straßenverkehrsgerausche verursachten Beurteilungspegel rechnerisch auf der Grundlage der RLS-90 zu ermitteln (vgl. hierzu Anlage 1 zur 16. BImSchV). Das angesprochene Rechenverfahren geht davon aus, dass für alle Tage eines Jahres die Windrichtung von der Straße zum jeweils untersuchten Aufpunkt weist und eine Windgeschwindigkeit von 3 m/s bei leichter Temperaturinversion vorherrscht. Diese Ausbreitungssituation kennzeichnet eine bevorzugte Schallausbreitung von der Quelle zum betroffenen Immissionsort. Dies ist u.a. darauf zurück

zu führen, dass bei der o.g. Windgeschwindigkeit noch weitgehend laminare Strömungsverhältnisse in der Atmosphäre vorliegen. Bei höheren Windgeschwindigkeiten wird die Grenze zu turbulenten Ausbreitungsverhältnissen überschritten; die dann weitgehend gestörten Felder führen dazu, dass die Identifikation von Geräuschen immer weiter abnimmt, bis schließlich bei großen Windgeschwindigkeiten (ab etwa 8 m/s) deutliche Verdeckungseffekte durch Rauschen am Immissionsort auftreten.

- *Die dargestellte Pegeländerung wird angezweifelt*

Geringfügige Variationen von Verkehrslärmimmissionen sind messtechnisch nicht nachweisbar und insbesondere subjektiv nicht wahrnehmbar. Die im Merkblatt LT010 der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. beschriebenen Ergebnisse zur Wahrnehmbarkeit von Pegeländerungen basieren auf Laborstudien von sinusförmigen Einzeltönen oder von Schalleignissen mit Anteilen aller Frequenzen eines bestimmten Bereichs, die in keiner festen Phasenbeziehung zueinander stehen und deren Intensität statistisch wechselt (sog. „Rauschen“). Im Hinblick auf derartige Geräusche kann ein Mensch bei Laborbedingungen Pegelunterschiede von 1 dB(A) im günstigsten Fall auch tatsächlich wahrnehmen.

Dies gilt jedoch nicht für im Freien auftretende Verkehrsgeräusche, die sich aus zahlreichen Frequenzen mit unterschiedlichen Schalldruckpegeln und zeitlich veränderlichen Pegel-Zeit-Verläufen zusammen setzen. Hier liegt die Wahrnehmbarkeitsschwelle für Pegeländerungen deutlich über 1 dB(A).

4. Ablehnung der Querspange / Umsetzung Planentwurf Verkehrsinitiative Huckelriede/ Kattenturm für die BAB 281 BA 2/2- Verlegung der Neuenlander Straße nach Süden und Führung der BAB 281 BA 2/2 auf der Trasse der Neuenlander Straße

Zu der Einwendung bezüglich Ablehnung der Querspange/ Umsetzung Planentwurf Verkehrsinitiative Huckelriede/ Kattenturm/ Verlegung der Neuenlander Str. nach Süden / Führung der A 281 BA 2/2 wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 6 (Variantenwahl und deren Unterthemen) dieses Bescheides verwiesen.

5. Bestandsaufnahmемängel bei der Umweltverträglichkeitsstudie

Im Verlauf der Bestandskartierungen konnten an den vom Einwender angeführten Gräben keine Amphibien nachgewiesen werden. Siehe hierzu die Ausführungen in den „Textlichen Erläuterungen zum Landschaftspflegerischen Begleitplan“ (Unterlage 12.1, Nr. 2.3.2.2, Seiten 12 und 13).

Die geringe Bedeutung des Untersuchungsgebietes für Amphibien wird auf die hohe Verkehrsbelastung, den hohen Versiegelungsgrad, die geringe Anzahl der Gewässer und deren schlechte Qualität (geringer Wasserstand, zeitweiliges Trockenfallen, Belastung mit Müll, ausgebaute Ufer) zurückgeführt.

Nachgewiesene, strenggeschützte Arten nach § 10 (2) Nr. 11 BNatSchG im Untersuchungsgebiet sind der Mäusebussard, die Schleiereule und das Teichhuhn. Die nachgewiesenen, strenggeschützten Arten sind nicht gefährdet. Mäusebussard und Teichhuhn zählen zu den häufig verbreiteten Arten. Der Bestand der Schleiereule wurde nach Seitz et al. (2004) im Jahr 2000 für den Bremer Raum mit 12-15 Brutpaaren angegeben. In Niedersachsen nimmt die Art deutlich zu (Seitz et al. 2004). Deshalb weist das Untersuchungsgebiet für diese Arten keine Funktionsausprägung besonderer Bedeutung auf. Die Beeinträchtigung der nachgewiesenen Tierarten wird durch Vermeidungs- und Kompensationsvorhaben ausgeglichen (Anlage 12.1. Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen).

Für die nach § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG streng geschützte Schleiereule werden Brutstätten und Nahrungshabitate in 2008 erfasst. Sofern diese durch das Vorhaben beeinträchtigt werden, erfolgen entsprechende Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen. Im Zuge dieser Kartierung wird auch geprüft, ob ein Sperberbrutplatz von der Baumaßnahme betroffen ist.

6. Die in der Planung dargestellte Verkehrssituation wird falsch beschrieben. Der Bereichsentwicklungsplan Obervieland beinhaltet die richtigen Verkehrsdaten. Die Querspange ist Vorgriff auf den 5. BA

Zu der Einwendung bezüglich der in den Planunterlagen dargestellten Verkehrssituation und dem Einwand, die Querspange sei ein Vorgriff auf den 5. BA, wird auf die Begründungen zu den Themenfeldern Nr. 5 (Verkehre/ Verkehrsprognosen/ Verkehrsregelungen) und Nr. 6 (Va-

riantenwahl und deren Unterthemen) dieses Bescheides verwiesen.

Die in der Planung verwendeten Verkehrsdaten beruhen auf einer Analyse der Verkehrssituation in den Jahren 2000/2001. Die Ergebnisse der Verkehrsanalyse wurden in ein Verkehrsmodell umgesetzt und mit Zähldaten verifiziert. Aufgrund der aktuell prognostizierten Entwicklung der Stadtteile und der daraus entstehenden Verkehre sowie den anstehenden Änderungen im Stadtverkehrs- und Bundesfernstraßennetz wurden Verkehrsprognosen erstellt. Diese Prognosen zeigen die aktuelle Entwicklung der zu erwartenden Verkehre und sind Grundlage der Planungen zur A 281 BA 2/2.

Älteren Prognosen, wie die genannten Verkehrszahlen im Bereichsentwicklungsplan aus 1993, fehlt es an der für die Autobahnplanung notwendigen Aktualität und mithin an der Eignung als Plangrundlage.

Zur Einwendung, die Querspange sei ein Vorgriff auf den 5. BA der A 281, wird auf die Begründung zum Themenfeld Nr. 6, speziell zum Unterthema 6.2 (Notwendigkeit der Querspange), dieses Bescheides verwiesen.

Im Zuge der Planungen wurde als Alternative zur Anlage der Querspange der Ausbau des Knotenpunktes Kattenturmer Heerstraße/Neuenlander Straße untersucht. Dieser ist technisch nur mit dem Bau eines zusätzlichen Fahrstreifens vor der Kreuzung möglich. Es ist dann aber der in der vorliegenden Planung über die Querspange geführte Verkehr von und in Richtung Brinkum über diesen Knotenpunkt abzuwickeln. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der geringeren Kapazität des aufgeweiteten Knotenpunkts ist aber mit Rückstauungen auf die geplante A 281 BA 2/2 zu rechnen.

Die geplante Querspange ist unabhängig von der Anschlussform der A 281 BA 2/2 an den Arster Zubringer (ob mit oder ohne Tunnellösung vor dem Ortsteil Huckelriede) erforderlich, damit die von der Autobahn abfahrenden Verkehre ohne Störungen (Rückstauungen) des Fernverkehrs auf das innerstädtische Straßennetz geführt werden können.

Im Rahmen der Planungen zum BA 2/2 ist ein eigener Verkehrswert sicherzustellen. Dieses wird über die Anlage der Querspange erreicht. Eine bestimmende Vorwirkung auf den BA 5 ist nicht gegeben, da auch andere Anschlusspunkte eines 5. BA an den BA 2/2 technisch durchführbar sind.

7. Luftschadstoffberechnungen stimmen nicht mit diversen Messwerten aus den neunziger Jahren überein

Zu der Einwendung bezüglich Luftschadstoffen wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 2 (Schadstoffbelastungen) dieses Bescheides verwiesen.

Auf der Grundlage der vom Vorhabenträger zur Verfügung gestellten Verkehrsmengen auf den zu betrachtenden Straßen werden für das Bezugsjahr 2015 die von den Kraftfahrzeugen emittierten Schadstoffmengen ermittelt. Die mittleren spezifischen Emissionen der Fahrzeuge einer Fahrzeugkategorie (PKW, leichte Nutzfahrzeuge, Busse etc.) werden mit Hilfe des „Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs HBEFA“ Version 2.1 (UBA, 2004) ermittelt.

Die Vorgehensweise zur Emissionsbestimmung entspricht dem aktuellen Stand der Technik.

Ein Vergleich der Messwerte aus den 90er Jahren mit den ermittelten Prognosen für das Jahr 2015 ist aufgrund der sich veränderten Verkehrsmengen und der modernisierten Abgas-

technik der Kfz (Katalysatoren, Partikelfilter und modernes Motorenmanagement) nicht möglich. Gemäß „Luftschadstofftechnischem Gutachten“ werden die Grenzwerte der 22. BImSchV eingehalten (Anlage 16, Ordner 3).

Aus den vorgenannten Gründen ist es daher nicht erforderlich, dass ein Gesundheitsgutachten erstellt wird.

8. Für den Flughafen ist die Hindernisfreiheit im Rahmen der Planung nur knapp gewährleistet

Bei der Planung der A 281 BA 2/2 einschließlich der sog. Querspange wurden die Vertreter des Flughafen Bremen durch den Vorhabenträger frühzeitig hinsichtlich spezieller Sicherheitsfragen, die durch die Nähe der geplanten Autobahn entstanden sind, hinzugezogen. Die Sicherheitsbelange sind in die Planung zur A 281 BA 2/2 eingestellt. Die geplante Querspange ist so angeordnet, dass alle Belange für die Sicherheit des Flugverkehrs eingehalten werden.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu 553:

Herr Becker macht folgende Einwendungen geltend:

1. Lärm- und Schadstoffbelastungen der BAB 281 BA 2/2 mit Querspange

Zu der Einwendung bezüglich der Lärm- und Schadstoffbelastungen wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 1 (Lärmschutz) und Nr. 2 (Schadstoffbelastungen) dieses Bescheides verwiesen.

2. Besondere Beeinträchtigungen durch die Querspange/ 5. Bauabschnitt

Zu der Einwendung bezüglich der Beeinträchtigung durch die Querspange und den Anschluss des 5. Bauabschnitts an die A 281 BA 2/2 wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 6 (Variantenwahl und deren Unterthemen) dieses Bescheides verwiesen.

3. Erstellung eines Umweltverträglichkeitsgutachtens vor Baubeginn

Ein umweltplanerischer Fachbeitrag wurde erstellt und liegt somit vor Baubeginn vor.

Dieser befindet sich in den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen zum geplanten Bau der A 281 BA 2/2 einschließlich der Querspange (Anlage 1 und 1A, Ordner 1 der Planfeststellungsunterlagen).

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu 572:

Die Eheleute Grützner machen folgende Einwendungen geltend:

1. Lärm- und Schadstoffbelastungen der BAB 281 BA 2/2 mit Querspange

Zu der Einwendung bezüglich der Lärm- und Schadstoffbelastungen wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 1 (Lärmschutz) und Nr. 2 (Schadstoffbelastungen) dieses Bescheides verwiesen.

2. Wertminderung

Zu der Einwendung bezüglich der Wertminderung des Wohngebäudes wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 3 (Wertminderungen/ Entschädigungen) dieses Bescheides verwiesen.

3. Notwendigkeit der Querspange

Zu der Einwendung bezüglich der Notwendigkeit der Querspange wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 6 (Variantenwahl und deren Unterthemen) dieses Bescheides verwiesen.

4. Schleichverkehre durch Öffnung des Alten Kuhweideweges

Wie vom Vorhabenträger dargestellt, dient die Öffnung des Alten Kuhweidewegs nach Fertigstellung der Baumaßnahme allein der Erschließung der im Gebiet liegenden Kleingärten und anderer Anlieger. Andere Straßen sind vom Alten Kuhweideweg nicht zu erreichen. Demzufolge sind Schleichverkehre durch Kraftfahrzeuge auszuschließen.

5. Störung der Nachtruhe durch Schwertransporte

Derzeit finden jährlich bis zu 6 Schwerlasttransporte für die Firma EADS, die nachts über die Neuenlander Straße geführt werden, statt.

Die über 5 m hohen Behälter können Brückenbauwerke nicht unterqueren und werden idealerweise über die Querspange transportiert.

Der Abtransport über die Querspange zur Neuenlander Straße hat den Vorteil, dass während des Transportes keine Brücken der A 281 gequert werden müssen.

Eine zwingende Begründung für die Anlage einer Querspange ergibt sich daraus nicht. Andere Transporte sind hiervon nicht berührt.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu 573:

Herr Neumann macht folgende Einwendungen geltend:

1. Fehlerhafte Informationspolitik über die Maßnahme

Die vorliegende Planung ist in ihren Grundzügen (Südvariante mit Querspange) bereits 2003 öffentlich vorgestellt worden. Danach erfolgten mehrfach Vorstellungen der Planung im Rahmen öffentlicher Beiratssitzungen, u.a. auch in Obervieland (2005).

2. Erhöhte Verkehrsbelastung Kohlhöfenerweg/ Schleichweg von der Neuenlander Straße zum Kohlhöfenerweg

Wie vom Vorhabenträger dargestellt, dient die Öffnung des Alten Kuhweidewegs nach Fertigstellung der Baumaßnahme allein der Erschließung der im Gebiet liegenden Kleingärten und anderer Anlieger. Andere Straßen sind vom Alten Kuhweideweg nicht zu erreichen. Demzufolge sind Schleichverkehre durch Kraftfahrzeuge auszuschließen. Der Anstieg der Verkehre durch die Anlieger des Kleingartengebietes ist unbedeutend.

3. Lärm- und Schadstoffbelastungen der BAB 281 BA 2/2 mit Querspange

Zu der Einwendung bezüglich der Lärm- und Schadstoffbelastungen wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 1 (Lärmschutz) und Nr. 2 (Schadstoffbelastungen) dieses Bescheides verwiesen.

4. Besondere Beeinträchtigungen durch den 5. Bauabschnitt

Zu der Einwendung bezüglich des Anschlusses des 5. Bauabschnitts an die A 281 BA 2/2 wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 6 (Variantenwahl und deren Unterthemen) dieses Bescheides verwiesen.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu 575 und 581:

Frau Neumann- Breeger und Herr Breeger machen folgende Einwendungen geltend:

1. Lärm- und Schadstoffbelastungen der A 281 BA 2/2 mit Querspange / Forderung nach Gesundheitsgutachten

Zu der Einwendung bezüglich der Lärm- und Schadstoffbelastungen wird auf die Begrün-

dungen zum Themenfeld Nr. 1 (Lärmschutz) und Nr. 2 (Schadstoffbelastungen) dieses Bescheides verwiesen.

Mit den geplanten aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen werden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten (Anlage 11, Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen).

Gleiches gilt für Luftschadstoffe. Gemäß „Luftschadstofftechnischem Gutachten“ werden die Grenzwerte der 22. BImSchV eingehalten (Anlage 16, Ordner 3).

Aus den vorgenannten Gründen ist es nicht erforderlich, dass ein Gesundheitsgutachten erstellt wird.

Das Wohngrundstück Kohlhöfener Weg Nr. 26 befindet sich aufgrund der Entfernung zur geplanten Autobahn außerhalb dieses maßgeblichen Untersuchungsbereichs. Dem gemäß kann im vorliegenden Fall nach den gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV ein Rechtsanspruch auf Lärmschutzmaßnahmen von vornherein ausgeschlossen werden, da ausgehend von der geplanten A 281 BA 2/2 einschließlich Querspange die maßgebenden Immissionsgrenzwerte nach § 2 (1) der 16. BImSchV bei freier Schallausbreitung unterschritten werden.

Objektschutzmaßnahmen und Außenwohnbereichsentschädigungen kommen daher nicht in Betracht.

Aus diesem Grunde sind auch an der Südseite der A 281 bzw. des überwiegenden Teilstreckenabschnitts der Querspange keine Lärmschutzanlagen erforderlich.

2. Notwendigkeit der Querspange / Zusammenhang der Querspange mit dem 5. BA / Störung der Nachtruhe durch Schwertransporte / Forderung Südvariante mit Troglängerung Kreuzung Neuenlander Straße/Kattenturmer Heerstraße

Zu der Einwendung bezüglich der Notwendigkeit der Querspange mit dem 5. BA wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 6 (Variantenwahl und deren Unterthemen) dieses Bescheides verwiesen.

Derzeit finden jährlich bis zu 6 Schwerlasttransporte für die Firma EADS, die nachts über die Neuenlander Straße geführt werden, statt.

Die über 5 m hohen Behälter können Brückenbauwerke nicht unterqueren und werden idealerweise über die Querspange transportiert. Der Abtransport über die Querspange zur Neuenlander Straße hat den Vorteil, dass während des Transportes keine Brücken der A 281 gequert werden müssen.

Eine zwingende Begründung für die Anlage einer Querspange ergibt sich daraus nicht. Andere Transporte sind hiervon nicht berührt.

3. Erhöhte Verkehrsbelastung Kohlhöfenerweg/ Schleichweg von der Neuenlander Straße zum Kohlhöfenerweg

Wie vom Vorhabenträger dargestellt dient die Öffnung des Alten Kuhweidewegs nach Fertigstellung der Baumaßnahme allein der Erschließung der im Gebiet liegenden Kleingärten und anderer Anlieger. Andere Straßen sind vom Alten Kuhweideweg nicht zu erreichen. Demzufolge sind Schleichverkehre durch Kraftfahrzeuge auszuschließen. Der Anstieg der Verkehre durch die Anlieger des Kleingartengebietes ist unbedeutend.

4. Fehlerhafte Abwägung schutzwürdiger Interessen zu Lasten der Lebensqualität der Anwohner / Variante der Verkehrsinitiative Huckelriede/Kattenturm

Da in der Einwendung die schutzwürdigen Interessen zu Lasten der Lebensqualität der Anwohner nicht näher spezifiziert wurden, wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 1 (Lärmschutz) und Nr. 2 (Schadstoffbelastungen) dieses Bescheides verwiesen.

Zu der Einwendung bezüglich der Prüfung der vorgeschlagenen Varianten von der Verkehrsinitiative Huckelriede/ Kattenturm wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 6 (Variantenwahl und deren Unterthemen) dieses Bescheides verwiesen.

5. BAB 281 BA 2/2 im Zusammenhang mit dem 5. Bauabschnitt

Zu der Einwendung bezüglich des Anschlusses des 5. Bauabschnitts an die A 281 BA 2/2 wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 6 (Variantenwahl und deren Unterthemen) dieses Bescheides verwiesen.

Der 5. Bauabschnitt ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes (Land Bremen Lfd. Nr. 14, „B6n Neuenlander Str. (A281) – AS Brinkum (A1)“) und dort als „Weiterer Bedarf“ eingestuft. Dieser Abschnitt ist nicht Gegenstand der Planfeststellung des Bauabschnittes (BA) 2/2 der A 281. Konkrete Planungen zu diesem Abschnitt wurden noch nicht aufgenommen. Über Lage und Wirkung eines BA 5 kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Aussage gemacht werden. In seiner Sitzung vom 19.2.2008 hat der Senat der Freien Hansestadt Bremen die Vorlage „Anwohnerverträgliche und schnelle Realisierung der A 281“ mit folgenden Änderungen beschlossen:

Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, unverzüglich mit der Planung für den 5. BA der A 281 mit dem Ziel einer Inbetriebnahme im Jahre 2015 zu beginnen.

Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, bei den Planungen des 5. BA die betroffenen Ortsämter, Ortsbeiräte und Bürgerinitiativen von Beginn an in das Planverfahren einzubinden. Dazu entwickelt der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa

aus dem vorhandenen Runden Tisch unter Einbeziehung der neuen Bürgerinitiative „A 281 Jetzt“ ein kontinuierliches Beteiligungsverfahren.

Der Senat setzt sich auf allen Ebenen und mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln für eine anwohnerverträgliche Gestaltung des 5. BA ein.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu 577:

Familie Poser macht folgende Einwendungen geltend:

Inhaltlich sind die Einwendungen identisch mit den Einwendungen von Frau Neumann-Breeger und Herrn Breeger. Es wird auf die Begründung wie zu Nr. 581 verwiesen.

Bezüglich der Einwendung der Wertminderung des Wohngrundstückes wird auf die Begründung zum Themenfeld Nr. 3 (Wertminderung/ Entschädigung) verwiesen.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen

Zu 637:

Familie Seutter macht folgende Einwendungen geltend:

1. Fehlerhafte Informationspolitik über die Maßnahme

Die vorliegende Planung ist in ihren Grundzügen (Südvariante mit Querspange) bereits 2003 öffentlich vorgestellt worden. Danach erfolgten mehrfach Vorstellungen der Planung im Rahmen öffentlicher Beiratssitzungen, u.a. auch in Obervieland (2005).

2. A 281 BA 2/2 im Zusammenhang mit dem 5. Bauabschnitt

Zu der Einwendung bezüglich des Anschlusses des 5. Bauabschnitts an die A 281 BA 2/2 wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 6 (Variantenwahl und deren Unterthemen) dieses Bescheides verwiesen.

3. Schleichweg von der Neuenlander Straße zum Kohlhöfener Weg

Wie vom Vorhabenträger dargestellt dient die Öffnung des Alten Kuhweidewegs nach Fertigstellung der Baumaßnahme allein der Erschließung der im Gebiet liegenden Kleingärten und anderer Anlieger. Andere Straßen sind vom Alten Kuhweideweg nicht zu erreichen. Demzufolge sind Schleichverkehre durch Kraftfahrzeuge auszuschließen. Der Anstieg der Verkehre durch die Anlieger des Kleingartengebietes ist unbedeutend.

4. Lärm- und Schadstoffbelastungen der A 281 BA 2/2 mit Querspange

Zu der Einwendung bezüglich der Lärm- und Schadstoffbelastungen wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 1 (Lärmschutz) und Nr. 2 (Schadstoffbelastungen) dieses Bescheides verwiesen.

5. Störung der Nachtruhe durch Schwertransporte

Zu der Einwendung bezüglich der Störung der Nachtruhe durch Schwertransporte wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 6 (Variantenwahl und deren Unterthemen) dieses Bescheides verwiesen.

6. Wertminderungen

Zu der Einwendung bezüglich der Wertminderung des Wohngrundstückes wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 3 (Wertminderungen / Entschädigungen) dieses Bescheides verwiesen.

7. Notwendigkeit der Querspange / Verlängerung des Trogbauwerkes Kattenturmer Heerstraße / Neuenlander Straße als Tunnel

Zu den Einwendungen bezüglich der Notwendigkeit der Querspange / Verlängerung des Trogbauwerkes Kattenturmer Heerstraße/Neuenlander Straße als Tunnel wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 6 (Variantenwahl und deren Unterthemen) dieses Bescheides verwiesen.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen

Zu 639:

Herr Runge macht folgende Einwendungen geltend:

Inhaltlich sind die Einwendungen identisch mit den Einwendungen von Familie Seutter. Es wird auf die Begründung wie zu Nr. 637 verwiesen.

Zu 641:

Herr Heitmann macht folgende Einwendungen geltend:

1. Schadstoff- und Lärmpegelmessungen / Beeinträchtigung durch Straßenverkehrslärm von der geplanten A 281 BA 2/2

Zu den Einwendungen bezüglich Schadstoff- und Lärmpegelmessungen sowie der befürchteten Beeinträchtigung durch Straßenverkehrslärm von der geplanten A 281 BA 2/2 wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 1 (Lärmschutz) und Themenfeld Nr. 2 (Schadstoffbelastungen) dieses Bescheides verwiesen.

Bei der Anordnung von Schallschutzmaßnahmen nach den Vorschriften der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ist einerseits von Durchschnittswerten, wie Verkehrsbelastungen, Geschwindigkeiten, Anteil des Schwerlastverkehrs etc. auszugehen, andererseits ist nur der von dem untersuchten Verkehrsweg ausgehende Schallpegel zu beurteilen. Um hier eine für alle Betroffenen einheitliche Beurteilungsgrundlage zu erhalten, sind auf der Basis von empirischen Untersuchungen detaillierte Rechenverfahren entwickelt und gesetzlich manifestiert worden. Nur auf diese Weise ist es möglich, für alle Betroffenen zu weitgehend gerechten Lösungen unter Einbeziehung aller Parameter zu kommen.

Messungen vor Ort können zwar vordergründig die Örtlichkeit genauer wiedergeben, beruhen aber immer nur auf zufälligen Einzelergebnissen, da eine Messung nicht über viele Monate Tag und Nacht durchgeführt werden kann. Ferner berücksichtigen diese Messungen nur den Gesamtlärm und nicht nur die für die Beurteilung relevante Straßenachse. Eine derartige Vorgehensweise ist daher aufgrund der gesetzlichen Vorgaben nicht zulässig.

2. Notwendigkeit der Querspange

Zu der Einwendung bezüglich der Notwendigkeit der Querspange wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 6 (Variantenwahl und deren Unterthemen) dieses Bescheides verwiesen.

3. Wertminderung

Zu der Einwendung bezüglich der Wertminderung des Wohngrundstücks wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 3 (Wertminderungen / Entschädigungen) dieses Bescheides verwiesen.

4. A 281 BA 2/2 im Zusammenhang mit dem 5. Bauabschnitt

Zu der Einwendung bezüglich des Anschlusses des 5. Bauabschnitts an die A 281 BA 2/2 wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 6 (Variantenwahl und deren Unterthemen) dieses Bescheides verwiesen.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen

Zu 642:

Frau und Herr Schwobe machen folgende Einwendungen geltend:

1. Für den Flughafen ist die Hindernisfreiheit im Rahmen der Planung nur knapp gewährleistet

Bei der Planung der A 281 BA 2/2 einschließlich der sog. Querspange wurden die Vertreter des Flughafens Bremens durch den Vorhabenträger frühzeitig hinsichtlich spezieller Sicherheitsfragen, die durch die Nähe der geplanten Autobahn entstanden sind, hinzugezogen. Die Sicherheitsbelange sind in die Planung zur A 281 BA 2/2 eingestellt. Die geplante Querspange ist so angeordnet, dass alle Belange für die Sicherheit des Flugverkehrs eingehalten werden.

2. Beeinträchtigungen durch eine Erhöhung der Verkehrsstärke im Arsterdamm / Die geplante Querspange leitet den Verkehr als mautfreie Abkürzung über die Kattenturmer Heerstraße

Zu den Einwendungen bezüglich der Beeinträchtigungen durch eine Erhöhung der Verkehrsstärke im Arsterdamm und den Befürchtungen, dass die geplante Querspange den Verkehr als mautfreie Abkürzung über die Kattenturmer Heerstraße leitet, wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 5 (Verkehre/Verkehrsprognosen/Verkehrsregelungen) dieses Bescheides verwiesen.

3. Der 5. BA der BAB 281 ist den Bewohnern der Wolfskuhle wegen der Nähe zu den Häusern nicht zuzumuten

Zu der Einwendung bezüglich des 5. Bauabschnitts wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 6 (Variantenwahl und deren Unterthemen) dieses Bescheides verwiesen.

4. Lärmbelastungen durch erhöhtes Verkehrsaufkommen

Zu der Einwendung bezüglich der Lärmbelastungen wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 1 (Lärmschutz) dieses Bescheides verwiesen.

5. Umsetzung der Planung von der Verkehrsinitiative Huckelriede/Kattenturm

Zu der Einwendung bezüglich der Umsetzung der vorgeschlagenen Varianten von der Verkehrsinitiative Huckelriede / Kattenturm wird auf die Begründungen zum Themenfeld Nr. 6 (Variantenwahl und deren Unterthemen) dieses Bescheides verwiesen.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen

Anträge privater Einwender im Rahmen der Erörterungstermine vom 24.04.2008, 25.04.2008 und 28.04.2008

Im Rahmen der Erörterungstermine wurden von den anwesenden Betroffenen insgesamt 47 Anträge gestellt. Die Anträge erfolgten teilweise auch im Namen der durch Vollmacht Vertretenen, als Antragsteller/in ist nur die jeweils vortragende Person aufgeführt.

Antragsteller, teilweise mit Vollmachten für weitere Personen, lfd. Nummern gemäß Liste der Anhörungsbehörde, sowie Antragsteller Plate und Wähmann:

(2, 3, 7, 14, 15, 19, 22, 26, 36, 38, 41-45 nur mündlich)

1	Kahler, Christian	16	RA Dr. Reich für die Initiative	31	Breeger, Christian / Golla, Klaus / u.a.
2	Körper, Jens	17	RA Dr. Reich für die Initiative	32	Körper, Jens
3	RA Dr. Reich	18	Breeger für die Initiative	33	Breeger, Christian
4	Klgv. Gartenfreunde Bremen-Süd e.V.	19	Kahler, Christian	34	Voigt, Heide Marie
5	Hoffmann, Claus/Breeger/Körper	20	Geisler, Rudolf / BI Robert-Koch-Str	35	Hoffmann, Claus
6	Hoffmann, Claus/Breeger/Körper	21	Familien Rogalski / Scheidel / Seutter	36	Breeger, Christian
7	RA Dr. Reich	22	Breeger, Christian	37	Familie von Twistern
8	Runge, Erich	23	Körper, Jens	38	Körper, Jens
9	Körper, Jens	24	Voigt, Heide Marie	39	Sturhann, Hartmut
10	Körper, Jens	25	Golla, Klaus	40	Körper, Jens
11	Kahler, Christian	26	Körper, Jens	41	Herr Marquardt
12	Körper, Jens	27	Sturhann, Hartmut	42	Körper, Jens
13	Kahler, Christian	28	Familie Sagemann	43	Sagermann, Ingeborg
14	Voigt, Heide Marie	29	Neumann-Breeger, Renate	44	von Twistern, Andreas
15	RA Dr. Reich	30	Sturhann, Hartmut	45	Körper, Jens
	Dr. Plate, Hans		Wähmann, Heinz / RA Prof. Dr. Ganten		

Zu diesen Anträgen wird nicht gesondert und ausdrücklich Stellung genommen, sondern deren Inhalte werden im Gesamtzusammenhang mit den bereits vorgebrachten Belangen unter Zuhilfenahme der Themenfelder zu den privaten Einwendungen abgewogen.

Über die Anträge wird wie folgt entschieden:
Soweit die Anträge nicht durch Planänderungen und Zusagen ihre Erledigung gefunden haben, werden diese zurückgewiesen.

Anträge, die nicht im sachdienlichen Zusammenhang mit den fristgerecht eingelegten Einwendungen stehen (siehe vorstehende Auflistung der Einwender Nrn. 1-724) sowie Anträge oder Teile von Anträgen, die im Rahmen des Erörterungstermins erstmalig eingelegt wurden, sind als verfristet anzusehen und werden mithin nicht berücksichtigt (Präklusion). Diese präkludierten Anträge enthalten keine neuen Hinweise oder Erkenntnisse, die nicht bereits im Abwägungsprozess berücksichtigt werden oder denen die Planfeststellungsbehörde von Amtswegen hätte nachgehen müssen. Sie werden mithin nicht gesondert benannt.

Die Anträge sind inhaltlich aufgrund der Ausführungen zu o.a. Themenfeldern 1 (Lärmschutz), 2 (Schadstoffbelastungen), 3 (Wertminderungen / Entschädigungen), 4 (Baulärm / Erschütterungen), 5 (Verkehre / Verkehrsprognosen / Verkehrsregelungen) sowie Themenfeld 6 (Variantenwahl und deren Unterthemen) zu bewerten und abzuwägen. Zu den Anträgen wird hinsichtlich dieser Themenkreise daher auf die Ausführungen und Begründungen zu den vg. Themenfeldern dieses Bescheides verwiesen.

Den Anträgen, in denen die Offenlegung von Grunderwerbskosten für den Ankauf von Wohngebäuden für den geplanten Neubau der A 281 BA 2/2 gefordert wird, kann aus Rechtsgründen nicht entsprochen werden. Durch eine Offenlegung würden die Persönlichkeitsrechte der Verkäufer verletzt werden.

Im Rahmen der Ergebnisse des Runden Tisches wurde seitens des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa die unverzügliche Einleitung des erforderlichen Anhörungsverfahrens für ein ganztägiges LKW-Fahrverbot auf der Kattenturmer Heerstraße zugesagt. Die diesbezüglich gestellten Anträge sind mithin als erledigt anzusehen.

Hinsichtlich der Anträge, den Alten Kuhweideweg nicht zu öffnen, kann nur auf die bereits übersandten Ausführungen des Vorhabenträgers verwiesen werden: Die Öffnung ist erforderlich zur Erschließung der im Gebiet liegenden Kleingärten und anderen Anliegern. Da vom Alten Kuhweideweg aus keine anderen Straßen erreicht werden können, entbehrt die Befürchtung von Schleichverkehren jeglicher Grundlage. Den Anträgen kann nicht entsprochen werden, seitens der Planfeststellungsbehörde wird diesbezüglich auch keine Notwendigkeit gesehen.

Dem Antrag, die bisherigen Lärmschutzwände soweit bzw. so lange wie möglich zu erhalten, wurde bereits während des Erörterungstermins durch eine entsprechende Zusage der GPV Rechnung getragen. Darüber hinaus wurde seitens der GPV mitgeteilt, dass ggf. geprüft werde, ob das Aufstellen einer mobilen Lärmschutzwand erforderlich und möglich sei.

Dem Antrag auf Überlassung von Präsentationen in Papierform wurde im Erörterungstermin stattgegeben, er hat sich mithin erledigt.

Den Anträgen, das Planfeststellungsverfahren abzubrechen bzw. auszusetzen kann in der Abwägung nicht gefolgt werden, da ein Abbruch bzw. ein Aussetzen des Planfeststellungsverfahrens keine neuen Erkenntnisse erwarten lassen. Einerseits sind für die beantragte Baumaßnahme A 281 BA 2/2 alle erforderlichen Unterlagen vorgelegt worden, andererseits ist für den BA 2/2 im Bundesverkehrswegeplan vordringlicher Bedarf vom Gesetzgeber festgelegt worden, nicht aber für den BA 5, der lediglich im weiteren Bedarf aufgelistet wurde. Es wird darüber hinaus auf die Begründungen zu den Themenfeldern 1-6 verwiesen.

Den Anträgen, die darauf abzielen, noch verschiedene Fragen zu beantworten, zusätzliche Gutachten, Unterlagen und Stellungnahmen einzuholen oder mit dem BMVBS weitere Verhandlungen zu führen, kann in der Bewertung und Abwägung nicht gefolgt werden. Die Planfeststellungsunterlagen geben umfangreich und detailliert Auskunft über das Vorhaben. Es wird im Übrigen auf die Ausführungen zu den Themenfeldern 1-6 verwiesen.

Der Antrag, ein von der BI in Auftrag gegebenes Gutachten („Hartlik-Gutachten“) abzuwarten und dieses inhaltlich ergänzend zu der erhobenen Einwendung zu bewerten, kann inso-

weit gefolgt werden, als ein sachdienlicher Zusammenhang besteht. Durch die Vereinigung der Bürgerinitiativen Obervieland/Huckelriede für eine menschengerechte A 281 wurde mit Datum vom 20.03.2007 zwar lediglich ein offener Brief an den damaligen Senator für Bau, Umwelt und Verkehr gerichtet. In Würdigung der Gesamtsituation wird dieser Brief (Ifd. Nr. 619 der Einwendungsliste) von der Planfeststellungsbehörde von Amts wegen als Einwendung bewertet.

Mit Datum vom 03.07.2008 wurde das angekündigte Gutachten als Ergänzung zur Einwendung nachgereicht. Die BI erklärt im Anschreiben zur Übersendung des Gutachtens namens der Bevollmächtigten, dass die im Gutachten herausgestellten fachlichen und rechtlichen Mängel bereits in den Einwendungen und im Erörterungstermin benannt wurden. Durch das Gutachten werden die Einwendungen lediglich fachlich untermauert und systematisiert.

Durch das nachgereichte Gutachten ergeben sich keine neuen Erkenntnisse bezüglich der vom Vorhabenträger eingereichten Planfeststellungsunterlagen:

Die ausgelegten Planfeststellungsunterlagen, einschließlich der UVP-Unterlagen, bieten eine ausreichende Grundlage für den Planfeststellungsbeschluss. Alle Planunterlagen und Fachgutachten haben offen gelegen. Die Öffentlichkeit hatte auf Grundlage der Fachgutachten die Gelegenheit, sich bezüglich der Umweltauswirkungen umfassend zu informieren. Der Einschätzung des Gutachters, dass nur eine „Allgemein verständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG“ ausgelegt habe, kann nicht gefolgt werden. Aus den verschiedenen, offen gelegten Fachgutachten und dem landschaftspflegerischen Begleitplan (Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen) konnten die beschriebenen Umweltauswirkungen durch die Öffentlichkeit erkannt und beurteilt werden. Durch den

Vorhabenträger wurden, unter Einbeziehung der beauftragten Fachgutachter, die Stellungnahmen zu den Einwendungen im Erörterungstermin unter Berücksichtigung der Themenfelder eingehend und ausführlich behandelt. Die Planunterlagen einschließlich der UVP-Unterlagen erfüllen daher, bezogen auf die vom Vorhabenträger beantragte Trasse, die gesetzlichen Anforderungen.

Im Übrigen wird auch hinsichtlich des nachgereichten Gutachtens auf die Begründungen zu den Ausführungen und Begründungen zu den Themenfeldern 1-6 verwiesen.

Herr Körber beantragte außerdem (Nr. 45), eine gleichwertige Erschließung seines Grundstücks sicherzustellen. Von Seiten des Vorhabenträgers wurde während des Erörterungstermins dargelegt, dass alle Grundstücke weiter zugänglich bleiben und ggf. auch weiterhin mit dem Pkw angefahren werden können. Darüber hinaus wird dem Vorhabenträger mit diesem Planfeststellungsbeschluss auferlegt („VII, Auflagen und Nebenbestimmungen“), dass er sicherzustellen habe, 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. Allerdings besteht dieser Anspruch nur grundsätzlich, nicht für Details wie Lage oder Länge der Zufahrtsmöglichkeit.

Soweit die Anträge nicht durch die geänderte Planung und Zusagen ihre Erledigung gefunden haben, waren diese insgesamt zurückzuweisen, da sich für die Abwägung der fristgerecht eingelegten Einwendungen keine weiteren sachdienlichen Erkenntnisse ergeben haben.

Ergänzende Auslegung gemäß § 73 Abs. 8 Satz 1 BremVwVfG

Wie vorstehend in den Ausführungen zum Themenfeld „Lärmschutz“ bereits ausgeführt, führten insbesondere die Ergebnisse eines „Runden Tisches“ gegenüber der ursprünglichen Planung zu Änderungen am Konzept des Schallschutzes. Diese Änderungen - Abkröpfung der Lärmschutzwand Nr. 3, Einbau offener Asphalt sowie das bereichsweise Ersetzen der Lärmschutzwand Nr. 6 durch einen Lärmschutzwall - wurden als sog. *Blaueintragungen* in die Planunterlagen eingearbeitet.

Nur insoweit, als diese Planänderungen das Lärmschutzkonzept des Vorhabens betreffen, hat die zuständige Anhörungsbehörde auf Grund des § 73 (8) BremVwVfG entschieden, die Änderungen dem ggf. hiervon betroffenen Personenkreis bekannt zu machen, weil nicht ausgeschlossen werden könne, dass die Optimierung der aktiven Lärmschutzeinrichtungen zum Wegfall oder zu einer Reduzierung von in Betracht kommenden Ansprüchen auf Realisierung passiven Lärmschutzes (Objektschutzes) führe.

Die geänderten Unterlagen haben in der Zeit vom 6. August 2008 bis zum 5. September 2008 einschließlich in den Ortsämtern Neustadt/Woltmershausen und Obervieland 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. Außerdem wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Möglichkeit Einwendungen vorzubringen, auf die Änderungen des Lärmschutzkonzeptes beschränkt sind und dass alle darüber hinaus gehenden Einwendungen im Rahmen des Änderungsverfahrens unberücksichtigt bleiben würden.

Es sind 6 Einwendungen von Trägern öffentlicher Belange erhoben worden sowie 160, überwiegend gleichlautende, private Einwendungen.

Eine erneute Erörterung zu der ergänzenden Offenlage ist nicht erfolgt (§ 17a Nr. 5 FStrG). Sie wurde wegen der bereits erfolgten eingehenden Erörterung aller wesentlichen Gesichtspunkte in den vier ganztägigen Erörterungsterminen zur Ursprungsplanung nach Prüfung der weiteren Einwendungen nicht für erforderlich gehalten, zumal mit der Verwirklichung des verbesserten aktiven Lärmschutzkonzeptes keine neuen Lärmbetroffenheiten erzeugt werden. Nach Auffassung der Anhörungsbehörde war nicht davon auszugehen, dass ein erneuter Erörterungstermin über die bereits gewonnene Datengrundlage hinaus zu neuen Erkenntnissen führen würde.

Die Namen der privaten Einwender sind nachstehend aufgelistet. Dabei ist jedem Namen eine Nummer zugeordnet, unter der im Folgenden Bezug genommen wird auf den Inhalt der jeweiligen Einwendung.

1	Eheleute Hilbring, Mahinzaeim / Mirjalali, Sahin, Wöltjen, Frau Wilhelm, Herr Dr Böttcher	54	Frau Bielefeld	107	Eheleute Küster
2	Herr Schmidt	55	Herr Artan	108	Frau/Herr Packeisen
3	Herr Köhn	56	Frau Maaß	109	Frau Lühring
4	Frau Brunken	57	Herr Meinken	110	Frau Harm
5	Frau Schütze	58	Herr Berisha	111	Herr Vähning
6	Herr Schütze	59	Frau Felten	112	Frau Fiedler
7	Herr Körber	60	Frau Kuth	113	Frau Meinersen
8	Frau Banner	61	Herr Ferraz	114	Frau Lewandowski
9	Eheleute Strehlitzer	62	Herr Grüger	115	Eheleute Wolpmann
10	Frau Baker	63	Frau/Herr Haake	116	Herr Ahlers
11	Eheleute Sagemann	64	Herr Klatte	117	Frau Jacob
12	Eheleute Grütznier	65	Frau Egbert	118	Frau/Herr Hartwig
13	Frau Dreyer	66	Frau/Herr Mahnenholz	119	Frau/Herr Empting
14	Eheleute Homfeld	67	Frau/Herr Jacobs	120	Herr Schlake
15	Frau/Herr Dreyer	68	Herr Stege	121	Frau Bradt
16	Herr Stährmann	69	Frau Stege	122	Eheleute Wippert
17	Frau Schlake	70	Herr Kahle	123	Familie Köhler
18	Frau/Herr Kennig	71	Herr Stroh	124	Frau Okoro
19	Herr Sünkenberg	72	Frau Donzelmann	125	Herr Meyer
20	Frau Franke	73	Frau und Herr Tibert	126	Frau Terhorst
21	Herr Ehlers	74	Frau Kukolka	127	Eheleute Schmitz
22	Herr Körber	75	Eheleute Janssen	128	Frau/Herr Baumgartner
23	Frau/Herr Ahlers	76	Herr Kayman	129	Herr Bayram
24	Frau Schenden	77	Frau Garms	130	Herr Reuter
25	Herr Zimmermann	78	Frau/Herr Peters	131	Frau Dittmer
26	Frau Hoffmann, Herren B., C. u. H. Hoffmann	79	Frau Gerken	132	Herr Müller
27	Frau Finken	80	Herr Lengelke	133	Herr Bolte
28	Frau Parsiegla	81	Frau Oelkers	134	Frau Reuter
29	Herr Kok	82	Herr Schmidt	135	Herr Choazan
30	Frau Homfeld	83	Herr Kreib	136	Herr Freund
31	Frau Weise	84	Herr Marquitan	137	Herr Rathore
32	Frau Watzke	85	Familie Maaß	138	Herr Gzella

33	Frau/Herr Friesicke	86	Herr Marquardt	139	Eheleute Barz
34	Frau/Herr Schlake	87	Herr Förster	140	Herr Groos
35	Herr Sagneb	88	Eheleute von Twistern	141	Herr Wolff
36	Frau Kennig	89	Herr Nobbe	142	Frau Klinker
37	Frau und Herr Watzke	90	Frau Ibrahim	143	Herr Streitz
38	Frau Bormann	91	Frau Teller	144	Herr Schumacher
39	Frau und Herr Schalow	92	Herr Kleen	145	Herr Runge
40	Herr Parsiegla	93	Frau Schierloh	146	Eheleute Poser
41	Frau Brunken	94	Frau Kühne	147	Herr Hallwas
42	Herr Wähmann	95	Her Uhlhorn	148	Herr Strecker
43	Frau Spohr	96	Herr Mayr	149	Frau Meyer
44	Herr Fittkau	97	Frau Fredecker	150	Frau/Herr Großler / Heger
45	Frau Eden	98	Herr Bedir	151	Eheleute Scheidel
46	Herr Friese	99	Herr Schierenbeck	152	Herr Brecht
47	Frau Böttcher	100	Frau Schierenbeck	153	Frau Horn
48	Herr Aydin	101	Frau Nietzer	154	Familie Witschel
49	Frau Wyss	102	Herr Gröne	155	Herr Meier
50	Frau Sieker	103	Frau/Herr Kaufmann	156	Herr Dietrich
51	Herr Jadzinski	104	Eheleute Wendelin - Douvier	157	Eheleute Eidemann
52	Herr Jüchter	105	Frau/Herr Köker	158	GNUU
53	Herr Karsch	106	Herr Glauch	159	METRO
				160	TaylorWessing

Zu den im Wesentlichen gleichlautenden Kritikpunkten der Einwendungen ist Folgendes zu bemerken:

- o Einwendungen, die sich nicht auf die Änderungen des Lärmschutzkonzeptes beziehen, bleiben dabei, wie angekündigt, unberücksichtigt. Dieses betrifft im Wesentlichen die Besorgnis über die weitere Entwicklung des Wohnquartiers Huckelriede sowie diverse Anmerkungen zur Variantenwahl. Diese Bedenken gehen gleichwohl in die Abwägung und Entscheidungsfindung der Planfeststellungsbehörde ein, da sie entweder bereits ins Verfahren eingebracht worden waren oder genereller Natur sind und daher ohnehin im Abwägungsprozess zu berücksichtigen sind. Soweit nicht im Folgenden darauf eingegangen wird, betrifft dies auch die Forderung nach einer Bewertung des Schallschutzkonzeptes für den Bauabschnitt 2/2 der A 281 nach DIN 18005 mit anschließender Neuauslage der Planfeststellungsunterlagen.
- o In Gesprächen mit dem Bundesverkehrsministerium im Zuge des Runden Tisches konnte erreicht werden, dass dem Einsatz des offenporigen Asphalts trotz Mehrkosten bei der Unterhaltung zugestimmt wurde. Diese Verbesserung des Lärmschutzes für die Anwohnerinnen und Anwohner erreicht zu haben, ist daher letztendlich durchaus ein Ergebnis des Runden Tisches.
- o Die Unterlagen zur schalltechnischen Untersuchung wurden nach den „Richtlinien für die Entwurfsgestaltung im Straßenbau RE 85“ aufgestellt, wie es seitens des Bundesverkehrsministeriums für Maßnahmen nach dem FStrG vorgeschrieben ist. Sie bestehen aus einem Erläuterungsbericht, Berechnungsunterlagen und schalltechnischen Lageplänen. Zusätzlich wurde den schalltechnischen Unterlagen eine „Kurzanleitung für die Prüfung, ob ein Anspruch auf passiven Lärmschutz bzw. eine Entschädigung für den Außenwohnbereich dem Grunde nach besteht“ beigefügt. Die Planunterlagen sind mithin klar und verständlich aufbereitet, sodass bei der Auslegung sich jedermann unterrichten konnte, ob und ggf. inwieweit er durch das Straßenbauvorhaben in seinen Belangen berührt wird. Auch die Belange des Datenschutzes wurden berücksichtigt.
- o Der Prognose-Horizont 2015 deckt sich mit dem Prognose-Horizont 2015 des Bundesverkehrsweplanes (BVWP) 2003. Der Neubau der A 281 2/2 ist im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen – Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz vom 4. Oktober 2004 – ausgewiesen, so dass die Planfeststellungsunterlagen auf einer entsprechenden Basis zu erstellen waren.

Sehr viele Einwender haben eine Aktualisierung des Prognose-Horizontes auf das Jahr 2025 gefordert.

Zwar ist auch weiterhin festzustellen, dass die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen mit einem Prognose-Horizont 2015 völlig korrekt war, aufgrund der langen Verfahrensdauer schien der Plan-

feststellungsbehörde allerdings eine Aktualisierung der Daten vor dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses sinnvoll.

Das Ingenieurbüro IVV wurde mithin gebeten, einen Ausblick auf die Kfz-Belastungssituation des Jahres 2025 im Untersuchungsraum zu erarbeiten und kommt dabei zu folgenden Ergebnissen:

„Der Belastungsvergleich zeigt, dass sich die Belastungen der einzelnen Teilstücke der A 281 zwischen dem Planfall 6a (2025) und dem Planfall 2d (2015) nur geringfügig unterscheiden. (Die Unterschiede liegen alle im unteren einstelligen Prozentbereich). Die Teilstücke im Bereich der Neustadt erfahren ganz leichte Belastungszunahmen. Die übrigen Teilstücke erfahren ebenso geringfügige Belastungsabnahmen. In den Belastungsunterschieden spiegeln sich zum einen die weiträumigen Verkehrsverlagerungen infolge der Errichtung der A 22 und zum anderen der Anstieg der Verkehrsnachfrage im Bremer Binnenverkehr wider.“

Die Ergebnisse basieren auf den voraussichtlichen Änderungen im Verkehrsangebot (Straßennetz und öffentliches Liniennetz) sowie der Strukturdatenfortschreibung für Bremen und Region für die Entwicklung zwischen dem bisherigen Prognosehorizont 2015 und dem neuen Horizont 2025.

Die Strukturdatenfortschreibung bis zum Jahr 2025 für Bremen und die Region datiert vom Januar 2009, hat allerdings nicht die gleiche räumliche Feinteiligkeit wie die vorliegende Strukturdatenprognose für 2015. Entscheidend für eine aussagekräftige Ermittlung der Kfz-Belastungssituation im Jahre 2025 ist jedoch, dass überhaupt reliable Daten zur voraussichtlichen Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung im Untersuchungsraum vorliegen.

Im Verkehrsangebot wurde zusätzlich zu den bereits berücksichtigten Abschnitten 1 bis 4 der A 281, aber ohne Teil B der B 212n, (sog. Planfall 1) auf Grundlage einer Ergänzung um den Teil B der B 212n (sog. Planfall 2) ein vollständiger Neubau der A 22 (zwischen A 28 und der Elbquerung, Vorzugsvariante aus dem ROV) berücksichtigt (sog. Planfall 6).

Auf Grundlage des Verkehrsangebotes und unter Berücksichtigung der Strukturentwicklung wurde für das Jahr 2025 eine Verkehrsnachfrage ermittelt, die im Rahmen der Umlegungsrechnungen die Kfz-Belastungssituation für das Straßennetz des Untersuchungsraumes im Jahr 2025 ergab. Diese Belastungssituation ist teilweise geringfügig höher als für 2015 ermittelt, teilweise geringfügig niedriger. Die Eckwerte der Verkehrsnachfrage im Kfz-Verkehr weisen eine nicht ganz einheitliche Entwicklung von Pkw- und Lkw-Verkehr mit Bezug zur Stadt Bremen auf. Beim Pkw-Verkehr ist eine Zunahme im Bremer Binnenverkehr zu erwarten, während beim Lkw-Verkehr die die Stadtgrenze überschreitenden Verkehre ansteigen.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Ergebnisse des Prognose-Horizontes 2025 (DTV = 47.900 Kfz/24h) sich nur geringfügig von den Ergebnissen des Prognose-Horizontes 2015 (DTV = 47.400 Kfz/24h) unterscheiden. Hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen werden die Aussagen der Planfeststellungsunterlagen mithin bestätigt.

Zu überprüfen war noch, ob diese, wenn auch nur geringfügigen, Verkehrszunahmen zu einer erhöhten Lärm- und/oder Luftbelastung führen. Diesbezüglich wurden die Ingenieurbüros Bonk-Maire-Hoppmann -BMH-(Lärm) und Lohmeyer (Luftschadstoffe) um Stellungnahme zur Verkehrsbelastung für den Prognosehorizont 2025 gebeten.

Die Auswertung der Kfz-Belastungssituation für das Jahr 2025 unter schalltechnischen Gesichtspunkten erwies sich als recht komplex. Zunächst war festzustellen, dass aufgrund einer Kulanzentscheidung des Vorhabenträgers für die schalltechnische Untersuchung für den Prognosehorizont 2015 die jeweils größte Verkehrsbelastung aus den Planfällen 1, 2a-d und 3 zugrunde gelegt worden war. Erforderlich gewesen wäre nur die Zugrundelegung des Planfalles 2d. Wo aber z.B. der Planfall 3, der eine Anbindung des 5. BA an die Querspange berücksichtigt, höhere Verkehrszahlen ergab, wurden diese der Berechnung zugrunde gelegt. So wurden für einzelne Querschnitte größere Verkehrsstärken berücksichtigt, als eigentlich erforderlich war.

Für die aktuelle Verkehrsmengenprognose 2025 wurde der Planfall 2d sowie zusätzlich der Neubau der A 22 berücksichtigt, zusammen Planfall 6a. Somit wurde der Planfall mit dem 5. BA nicht berücksichtigt, da dieser Abschnitt sich derzeit immer noch in einem sehr frühen Planungsstadium

befindet, in dem der mögliche Verknüpfungspunkt mit dem BA 2/2 nicht konkretisiert werden kann. Mögliche Auswirkungen sind damit nicht absehbar.

Der Anstieg der die Stadtgrenze überschreitenden Lkw-Verkehre macht sich nur in einem einzigen Straßenabschnitt durch einen geringfügig erhöhten Lkw-Anteil bemerkbar. Auf der Querspange unmittelbar westlich der Kattenturmer Heerstraße steigt das Lkw-Verkehrsaufkommen mit rd. 2 % etwas stärker als im übrigen Untersuchungsgebiet, wo die Zunahme der Verkehrsbelastung mit 1 % anzusetzen ist. Dieser Straßenabschnitt 6 ist auch der einzige Abschnitt, für den im Planfall 6a höhere Verkehrsstärken angegeben werden als die im schalltechnischen Gutachten für den Prognosehorizont 2015 berücksichtigten Verkehrsstärken. Ergänzende schalltechnische Untersuchungen haben einen um 0,1 dB(A) höheren Emissionspegel ergeben, der aber bei keinem schutzbedürftigen Gebäude oder Außenwohnbereich in diesem Gebiet zu einer erstmaligen Überschreitung des jeweils maßgeblichen Immissionsgrenzwertes der 16. BImSchV führt, so dass demnach kein neuer Anspruch auf Lärmschutz in Betracht kommt.

Laut Aussage von BMH werden im Verkehrsgutachten von IVV für alle übrigen Straßenabschnitte im Planfall 6a geringere Verkehrsstärken angegeben als die im schalltechnischen Gutachten zugrunde gelegten Werte. Das schalltechnische Gutachten geht also in fast allen Straßenabschnitten selbst für den Prognosehorizont 2025 von höheren Emissionswerten aus als tatsächlich zu erwarten sind. Das bedeutet, dass alle betroffenen Anwohner auf jeden Fall auch bei der für 2025 zu erwartenden Verkehrsbelastung entsprechend den gesetzlichen Vorschriften ausreichend gegen die Lärmauswirkungen von der A 281 BA 2/2 geschützt werden.

Unabhängig von den tatsächlich für das schalltechnische Gutachten zugrunde gelegten Verkehrsstärken wurde seitens BMH die von IVV berechnete Zunahme der Verkehrsbelastung um rd. 1 % für den Prognosehorizont 2025 (Planfall 6a) gegenüber dem Horizont 2015 (Planfälle 2a-d) in einer zusätzlichen Berechnung der Lärmauswirkungen zugrunde gelegt. BMH kommt dabei zu dem Ergebnis, dass es bei unverändertem Lkw-Anteil lediglich zu einer Erhöhung des Emissionspegels der A 281 um 0,05 dB(A) kommt. BMH stellt fest, dass dieser Sachverhalt im Hinblick auf die o.a. Ergebnisse als unerheblich anzusehen ist.

Das Ingenieurbüro Lohmeyer teilt in seiner Stellungnahme mit, dass eine Emissions- und Immissionsberechnung auf Basis der o.g. Verkehrsprognose 2025 entsprechend dem heutigen Stand der Technik für das Jahr 2025 geringere Werte als für die Prognose 2015 ermittelt ergäbe. Es wird ausdrücklich festgestellt: „Die im Luftschadstoffgutachten getroffenen Aussagen zur Lufthygiene haben daher weiterhin Bestand.“

Die Planunterlagen, die auf der Basis der Ergebnisse des Prognose-Horizontes 2015 erstellt worden sind, können mithin festgestellt werden, da ausweislich der vorgenannten Untersuchungen und Gutachten die Ergebnisse eines Prognose-Horizontes 2025 zu keinen anderen Ergebnissen führen würden bzw. geführt hätten.

Mit der Aktualisierung des Prognose-Horizontes auf das Jahr 2025 wird den Forderungen vieler Einwender entsprochen, die Einwendungen haben sich mithin insoweit erledigt.

- o Die im Rahmen der Verkehrsprognose ermittelten Verkehrsbelastungen der einzelnen Planfälle sind in sich konsistent und widerspruchsfrei. Für die Lärmberechnungen wurde jedoch hieraus für die relevanten Querschnitte die jeweils *größte* Verkehrsbelastung aus allen maßgebenden Planfällen zu einem theoretischen, maximalen (schalltechnisch ungünstigsten) Belastungsbild kombiniert. Darüber hinaus ergeben sich Differenzen, weil die für die Lärmberechnungen verwendeten Prognose-Verkehrszahlen gegenüber der früheren Verkehrsprognose aus dem Jahr 1999 aktualisiert worden waren. Die Ansätze zur Netzkonzeption entsprachen nicht mehr den zukünftigen Gegebenheiten für die B 322, so dass sinnvoller Weise die aktuellen Prognosedaten aus den neueren umfangreichen Verkehrsuntersuchungen für den BA 4 der A 281 (Weserquerung) für die weiteren Planungen zu Grunde zu legen waren.
- o Das Schalltechnische Gutachten wurde von einem unabhängigen Ingenieurbüro unter Berücksichtigung aller geltenden gesetzlichen Regelungen erstellt. Dabei schreibt § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ausdrücklich vor, dass der Beurteilungspegel nach der Berechnungsmethode in der Anlage 1 der Verordnung zu ermitteln ist. Gemäß Anlage 1 der Verordnung

hat sie bei Straßen nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen Ausgabe 1990 (RLS-90)“ zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt. In diese Berechnung gehen in standardisierter Gewichtung etliche Parameter ein, z.B. Höchstgeschwindigkeiten, Straßenoberflächen, Windrichtungen/-geschwindigkeiten etc. Dieses v.g. Rechenverfahren geht davon aus, dass für alle Tage eines Jahres die Windrichtung von der Straße zum jeweils untersuchten Aufpunkt weist und eine Windgeschwindigkeit von 3 m/s bei leichter Temperaturinversion vorherrscht. Diese Ausbreitungssituation kennzeichnet somit eine bevorzugte Schallausbreitung von der Quelle zum betroffenen Immissionsort, wie sie in der Realität nirgends so dauerhaft existiert. Das angewandte Verfahren ist in anderen Fällen bereits durch höchstrichterliche Urteile bestätigt, da sich erwiesen hat, dass diese Berechnungsmethode immer günstig für die betroffenen Anwohner ist und mithin ihren Schutz entsprechend dem Postulat der Lärmvorsorge sicherstellt. Ebenso wurden entsprechend dieser Vorgaben die Schallreflexionen an allen vorhandenen und geplanten Lärmschutzwänden, Mauern, Gebäudefassaden etc. bei den schalltechnischen Berechnungen berücksichtigt. Auch die Lärmschutzwand am Rande des Flughafens und des Grundstücks Neuenlander Str. 121 fand Eingang in diese Berechnungen.

- o Die Wahl der Lärmschutzmaßnahmen wird unter Beachtung bautechnischer und wirtschaftlicher Gesichtspunkte und in Abwägung mit sonstigen Belangen getroffen. 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. 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.
- o Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen sind nur die Immissionsgrenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) und nicht die Orientierungswerte der DIN 18005 maßgeblich. Nur im Falle einer festgestellten Überschreitung der Immissionsgrenzwerte lässt sich ein Anspruch auf Lärmschutz ableiten. Unter dieser Voraussetzung wurde das Lärmschutzkonzept für den Bauabschnitt 2/2 der A 281 erarbeitet. Eine Bewertung des Schallschutzkonzeptes für den Bauabschnitt 2/2 der A 281 nach DIN 18005 korreliert weder mit einer Verschiebung der Trassenführung noch mit einem Tunnel vor Huckelriede. Es ist daher für die Planfeststellung auch unerheblich, dass die im Scopingtermin verabredete, ergänzende Bewertung aus wirtschaftlichen Gründen nicht durchgeführt worden ist.
- o Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorzunehmen. In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht werden. Nach dem Berechnungsverfahren ist auch eine eventuelle Vorbelastung durch andere Geräusche nicht in Ansatz zu bringen. Nach dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ist der Lärm für jeden Geräuschemittenten, wie Straßenverkehr, Schienenverkehr, Luftverkehr, Wasserstraßenverkehr, Industrie und Gewerbe, Sportanlagen und Freizeitanlagen getrennt zu erfassen. Diese getrennte Erfassung ist bedingt durch die verschiedenen Regelwerke und Berechnungsmethoden, die je nach Geräuschart unterschiedlich sind. Der Beurteilungspegel bezieht sich somit nur auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 96, 1003). Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigten könnten, liegen nicht vor.
- o Bei den Vorentwurfsplanungen war noch davon auszugehen, dass der offenporige Asphalt (OPA) nicht durchgängig eingesetzt werden könnte. Aus diesem Grund wäre auch nur eine geringe Wirk-

samkeit zu erzielen gewesen. Weil darüber hinaus die Voraussetzungen, die seitens des Bundes für den in der Unterhaltung deutlich kostenintensiveren offenporigen Asphalt gefordert werden, nicht erfüllt waren, wurde diese Möglichkeit nicht weiter verfolgt. Erst in den Verhandlungen mit dem Bundesverkehrsministerium (BMVBS), die im Rahmen des Runden Tisches mit dem Ziel einer Verbesserung des Lärmschutzes geführt wurden, konnte erreicht werden, dass der Bund dem Einbau des OPA zu seinen Lasten zustimmt. Gemäß den endgültigen, ausgelegten Planunterlagen verläuft die Gradiente der A 281 nicht direkt auf dem geplanten neuen Trogbauwerk, sondern ca. 85 cm über diesem, so dass hier der gewöhnliche Straßenaufbau Anwendung findet und mithin der OPA ohne Unterbrechung eingebaut werden kann.

- o Die Dauerhaftigkeit der lärm mindernden Wirkung des offenporigen Asphalts (OPA) hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) über mehrere Jahre an zahlreichen OPA-Betriebsstrecken überprüft. Die Auswertung der akustischen Ergebnisse ergab, dass bei dem OPA der „2. Generation“ die Dauerhaftigkeit der Lärm milderung ab Verkehrsfreigabe auf Autobahnen 6 Jahre gewährleistet ist. Für die neue, 3. Generation des OPA kann aufgrund verbesserter Materialzusammensetzung sowohl von einer über diesen Zeitraum hinausgehenden akustischen Wirksamkeit als auch von einer besseren Anfangsminderung ausgegangen werden. Weil die Erneuerung der Deckschicht beim OPA aus Verschleißgründen bereits nach rd. 10 Jahren erforderlich ist, erscheinen Bedenken hinsichtlich der Dauerhaftigkeit der lärm mindernden Wirkung des OPA unbegründet. Darüber hinaus ist der Vorhabenträger verpflichtet, die eingebrachte Lärmpegelminderung einzuhalten, ggf. sind geeignete Maßnahmen vorzusehen.
- o Die gesetzlichen Bestimmungen sehen bislang für alle schalltechnischen Berechnungen einen einheitlichen, fahrzeugtypunabhängigen Fahrbahnoberflächenkorrekturwert vor, da noch keine ausreichend statistisch gesicherten Messdaten über die lärm mildernde Wirkung von OPA-Belägen im Hinblick auf den Lkw-Verkehr vorliegen. Es war daher nicht nach Pkw und Lkw zu unterscheiden.
- o Das veränderte Lärmschutzkonzept wird die Belastungen der Anwohner durch Geräuschemissionen weiter vermindern. Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV wird an weiteren Berechnungspunkten eingehalten bzw. die Überschreitungen werden weiter minimiert. Ggf. kommt ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen in Betracht wie z.B. neue Fenster oder der Einbau schalldämmter Lüftungsöffnungen, die in Schlafräumen und Kinderzimmern eine permanente Raumbe-lüftung auch bei geschlossenem Fenster ermöglichen. Die Belastungen durch den Neubau der A 281 BA 2/2 sind insgesamt gesehen noch zumutbar.
- o Einige Einwender hinterfragten die unterschiedlichen Pegelwerte in der Unterlage 11.1 im Vergleich zu den Unterlagen 11.2.2A / 11.2.2B.
Nach den gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV ist der Neubau der A 281 einschließlich Querspange getrennt von dem Ausbau der Kattenturmer Heerstraße zu untersuchen.
Einerseits ist zu prüfen, inwieweit die von den Neubaustrecken (hier A 281 mit Querspange) verursachten Straßenverkehrslärmimmissionen den Immissionsgrenzwert überschreiten. Diese Rechenergebnisse sind in den Unterlagen 11.2.2A und 11.2.2B zusammengestellt.
Andererseits ist zu prüfen, inwieweit sich durch den Ausbau der Kattenturmer Heerstraße eine wesentliche Änderung der Straßenverkehrslärmimmissionen und eine Grenzwertüberschreitung ergeben. Entsprechend dieser Rechtsverordnung ist eine Änderung u.a. dann als „wesentlich“ anzusehen, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg (hier: Kattenturmer Heerstraße) ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Diese Ergebnisse sind in der Unterlage 11.1, Blatt 20–22 zusammengestellt.
Dies erklärt die in den Ergebnistabellen aufgeführten unterschiedlichen Pegelwerte für die Gebäudefronten und Außenwohnbereiche.
- o Es ist nicht geplant und in der Unterlage 11.4, Blatt 6Aa und Blatt 6Ba auch nicht dargestellt, die Nollendorfer Straße hin zur Neuenlander Straße zu öffnen. Weder in den ursprünglichen noch in den überarbeiteten Planunterlagen war ein Anschluss der Nollendorfer Straße an die Neuenlander Straße beabsichtigt. Es ist keine Unterbrechung in der geplanten Lärmschutzwand vorgesehen, eine Verringerung der Abschirmwirkung durch die geplante Lärmschutzwand nördlich der Neuenlander Straße kann mithin ausgeschlossen werden.

Zu diesen Einwendungen bzw. zu diesen Kritikpunkten wird nicht gesondert und ausdrücklich Stellung genommen, sondern diese werden insgesamt anhand der vorstehenden Ausführungen sowie auf Grundlage der Ausführungen zu den Themenfeldern 1-6 (s.o.) bewertet und im Gesamtzusammenhang mit den vorgebrachten Belangen abgewogen.

Zu den Einwendungen, die darüber hinaus weitere Kritikpunkte enthalten, wird nachstehend zu den jeweiligen Nummern Stellung zu diesen zusätzlichen Kritikpunkten genommen.

Auf Grundlage dieser Ausführungen zu den vorgebrachten Kritikpunkten wurde über die erhobenen Einwendungen wie folgt entschieden: Soweit die Einwendungen nicht durch Zusagen des Vorhabenträgers ihre Erledigung gefunden haben, werden diese zurückgewiesen.

Einzelne Einwendungen beinhalteten darüber hinaus folgende Kritikpunkte:

zu 1:

Die Interessengemeinschaft Neuenlander Straße 143–163 macht darüber hinaus geltend

- 1. Die Häuser Neuenlander Straße 143–163 befinden sich künftig in einer Insellage zwischen den geplanten Trassen der A 281 BA 2/2 mit ihren Auf- und Abfahrten und der Querspange**
 - 1.1. Die heute bestehende starke Lärmbelastung, deren Ist- und Sollwerte nur aus Rechenmodellen bestehen, wird durch Flug- und Straßenlärm unzumutbar anwachsen**
 - 1.2. Im laufenden Planfeststellungsverfahren (1. Auslegung) wurde aufgrund der erwartenden Zunahme der Straßen- und Fluglärmimmissionen ein Anspruch auf teilweise passiven Lärmschutz für die Häuser 143 und 145 dem Grunde nach zugestanden**
 - 1.3. Gemäß der ergänzenden Auslegung mit den Blaeintragungen werden nun durch den geänderten Fahrbahnbelag und die Kröpfung der gegenüberliegenden Lärmschutzwand die Immissionsgrenzwerte eingehalten. Der gemäß dem schalltechnischen Gutachten dem Grunde nach zugestandene Anspruch auf passiven Lärmschutz entfällt somit**

Die Wohnhäuser der Einwender liegen zwischen den geplanten Trassen der A 281 BA 2/2 und der Querspange. Die Straßenverkehrslärmimmissionen werden künftig aus drei Richtungen auf die Wohnhäuser einwirken. Durch den geplanten Einsatz einer offenporigen Asphaltdeckschicht (OPA-Belag mit $D_{\text{Stro}} = -5 \text{ dB(A)}$) können die Lärmimmissionen soweit reduziert werden, dass die von der geplanten Neubaustrecke der A 281 BA 2/2 und der Querspange verursachten Lärmpegel den Immissionsgrenzwert nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für gemischte Bauflächen im Bereich der Wohngebäude Neuenlander Straße 143 bis Nr. 163 unterschreiten.

Im Prognose-Nullfall (ohne A 281 BA 2/2) beträgt die Gesamtimmissionsbelastung durch Straßenverkehrslärm im Bereich der nach Süden zur geplanten Autobahn ausgerichteten Gebäudeseiten etwa 55,5–59 dB(A) am Tag und 48–51,5 dB(A) in der Nacht. Im Prognosefall mit der A 281 BA 2/2 wird an den südlichen Gebäudeseiten die Straßenverkehrslärmbelastung am Tag um 0,5–1 dB(A) und in der Nacht um 0,5–3 dB(A) ansteigen. Im äußersten nördlichen Teil dieser Wohngrundstücke ergibt sich dagegen eine Pegelminderung um bis zu 1,5 dB(A), da die ebenerdig verlaufende Neuenlander Straße im Prognosefall verkehrlich entlastet wird. Differenzen im Mittelungspegel zeitlich veränderlicher Geräusche von höchstens 3 dB(A) sind durch den Menschen gerade noch wahrnehmbar.

Gemäß der 16. BImSchV ergibt sich dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmschutz, wenn der von den geplanten Neubaustrecken der A 281 BA 2/2 und der Querspange ausgehende Teilschallpegel den maßgeblichen Immissionsgrenzwert überschreitet. Dem gegenüber führt eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes durch den Summenpegel von Straßen- und Fluglärm nicht dem Grunde nach zu einem Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen am Wohngebäude.

Im ursprünglichen Entwurf zum geplanten Neubau der A 281 BA 2/2 war keine offenporige Asphaltdeckschicht vorgesehen. Unter Voraussetzung dieser Planung ergab sich durch die von der geplanten A 281 BA 2/2 und der Querspange ausgehenden Schallpegel für die Wohngebäude Neuenlander Straße 143 und 145 eine teilweise Überschreitung der Immissionsgrenzwerte gemäß der 16. BImSchV und somit dem Grunde nach ein Anspruch auf Objektschutzmaßnahmen für diese Wohngebäude. Wie im ersten Absatz ausgeführt, werden bei Verwendung von offenporigem Asphalt auch in diesem Bereich

die Straßenverkehrslärmimmissionen so weit reduziert, dass sich dem Grunde nach keine Ansprüche mehr auf Objektschutzmaßnahmen ergeben.

2. Die Wirkung von „Flüsterasphalt“ tritt nur bei Geschwindigkeiten über 60 km/h ein, die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten sind in Teilbereichen jedoch geringer

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV vorzunehmen. In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen gemäß Anlage 1 der Verordnung nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen Ausgabe 1990 (RLS-90)“ zu erfolgen. Gemäß dieser Rechenvorschrift (RLS-90) ist grundsätzlich von der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit auszugehen. Im Zuge der A 281 wird für alle Kfz eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h und auf den Verbindungsrampen 70 km/h zugrunde gelegt.

Wie aus den Planunterlagen ersichtlich, endet etwa 100 m westlich der Häuser Neuenlander Straße 143-163 der Einbau von offenporigem Asphalt. Dennoch ergibt sich im Bereich der Wohnhäuser Neuenlander Straße 143 und 145 durch die Verwendung von offenporigem Asphalt im Zuge der Querspange eine Pegelminderung gegenüber der ursprünglichen Planung von 1–2 dB(A).

3. Sollte die Wirkung des Flüsterasphalts auf der Trasse der geplanten A 281 BA 2/2 so groß sein wie prognostiziert, wird es am Übergang zur konventionellen Straßenoberfläche im Bereich der Einfahrt in den bestehenden Straßentunnel zu schockartig auftretenden Schallwellen kommen, die ungehindert die Häuser Neuenlander Straße Nr. 143–163 erreichen werden

Durch eine technisch einwandfreie Herstellung des Übergangsbereichs zwischen lärmminderndem offenporigem Asphalt und dem herkömmlichen Straßenbelag werden auffällige Pegelveränderungen ausgeschlossen.

4. Die vorgesehene Kröpfung der Lärmschutzwand auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite führt zu einer Trichterbildung, die den Straßenlärm noch gezielter in Richtung der Häuser Neuenlander Straße 143-163 leitet

Gemäß vorliegender Neuberechnung im Änderungsverfahren zum Schallschutzkonzept der geplanten A 281 BA 2/2, ergibt sich nicht durch die Kröpfung der Lärmschutzwand, sondern durch die teilweise Verwendung von transparenten schallreflektierenden Materialien eine geringfügige Pegelerhöhung um bis 0,5 dB(A) für die Wohnhäuser Neuenlander Straße 143–163. Eine derartige geringfügige Pegeldifferenz ist messtechnisch nicht nachweisbar und auch subjektiv nicht wahrnehmbar.

5. Es wird davon ausgegangen, dass von der vorgesehenen Abfahrt des Einkaufszentrums (z.Z. MakroMarkt) kein nennenswerter zusätzlicher Lärm entsteht, obwohl ab Anfang 2009 hier ein Handelsunternehmen mit sehr breitem Warensortiment einzieht

Nach den Neuberechnungen im „Schalltechnischen Gutachten“ zur geplanten A 281 BA 2/2 unterschreiten die von der geplanten Ausfahrt vom Einkaufszentrum zur Neuenlander Straße ausgehenden Straßenverkehrslärmimmissionen im Bereich der Wohngebäude Neuenlander Straße 143 und 145 die maßgebenden Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete am Tag um mindestens 9 dB(A). Gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV gelten für Mischgebiete die Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht. Bei den Berechnungen wird eine Verkehrsbelastung von 1.075 Kfz/16h am Tage, mit einem Lkw-Anteil von 1,4% zugrunde gelegt.

Die von dieser geplanten Ausfahrt ausgehenden Lärmimmissionen liefern daher keinen relevanten Beitrag zur Gesamtimmissionsbelastung.

6. Der neue Rad- und Fußweg im Bereich westlich des Hauses Neuenlander Straße 143 ist eine zusätzliche Quelle von Lärm und belastet die Bewohner des Hauses unnötigerweise durch den damit unterbrochenen Sichtschutz

Der kombinierte Rad- und Gehweg westlich des Wohnhauses Neuenlander Straße 143 wurde im Rahmen der Anhörung Träger öffentlicher Belange gefordert, um den Siedlungsbereich am Arster Damm zügiger an das Radwegesystem an der Neuenlander Straße anzubinden. Der Vorhabenträger ist dieser Forderung nachgekommen, da diese Anbindung sinnvoll ist und eine Einwirkung auf das Wohngebäude Neuenlander Straße 143 dadurch nicht verursacht wird. Die durch den Geh- und Radweg verursachte Lärmimmission ist gegenüber dem Straßenverkehrslärm von der geplanten A 281 BA 2/2 und der Querspange vernachlässigbar gering und daher nicht von Bedeutung.

Eine Unterbrechung des Siedlungsgehölzes (Lärm- und Sichtschutz) in Nord-Süd-Richtung ist durch die Anlage des Geh- und Radweges nicht gegeben. Das Siedlungsgehölz aus überwiegend einheimischen Baumarten, die auf dem benachbarten Grundstück gepflanzt sind, wird durch die geplante Baumaßnahme nicht entfernt.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

zu 11:

Die Eheleute Sagemann machen darüber hinaus geltend:

In der Unterlage 11.2.2A, Seite 14 a fehlen bei der Zusammenstellung der Beurteilungspegel die Gebäudefronten 801b (1.OG) und 801f (EG)

Wie in der schalltechnischen Untersuchung ausgeführt (Unterlage 11, Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen), wurde eine ausreichende Anzahl von Immissionsorten seitens des schalltechnischen Gutachters ausgewählt, um die Lärmbelastungen an allen Seiten und Etagen des Wohngebäudes entweder explizit entsprechend dem Rechenverfahren der RLS-90 oder durch Interpolation aus den Rechenwerten für die direkt benachbarten Immissionsorte ermitteln zu können.

Aus den Pegelwerten für die Immissionsorte 801a (1.OG) und 801c (1.OG) kann auf die Pegelwerte für den Immissionsort 801f (1.OG) geschlossen werden. Die Mittelungspegel für den Immissionsort 801f (1.OG) betragen demnach 57 dB(A) am Tage und 51 dB(A) in der Nacht. Ferner kann aus den Pegelwerten für den Immissionsort 801e (EG) auf die Pegelwerte für den Immissionsort 801b (EG) geschlossen werden. Die Mittelungspegel für den Immissionsort 810b (EG) sind somit in der Höhe von 56 dB(A) am Tage und 50 dB(A) in der Nacht anzusetzen.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Zu 26:

Frau und Herr Hoffmann machen zwei inhaltlich unterschiedliche Einwendungen geltend:

Eine der Einwendungen ist identisch mit der Einwendung lfd. Nr. 11. Es wird auf die Begründungen wie zu Nr. 11 verwiesen, die andere Einwendung ist durch die Kritikpunkte berücksichtigt.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

zu 88:

Die Eheleute von Twistern machen darüber hinaus geltend

An den Übergängen verschiedener Bauweisen (Brücke/Trog/Dammbau) ist aufgrund von Dehnungsfugen o.ä. mit einer deutlich höheren Lärmentwicklung zu rechnen

Es ist zwar richtig, dass an den Übergängen verschiedener Bauweisen (Brücke, Trog) aufgrund von Dehnungsfugen o.ä. grundsätzlich mit einer höheren Lärmentwicklung zu rechnen ist. Unter der Voraussetzung einer technisch einwandfreien Herstellung der Übergangsbereiche werden auffällige Pegeländerungen beim Überfahren der Übergänge aber soweit gemindert, dass insbesondere eine Zunahme der Mittelungspegel durch Straßenverkehrslärmimmissionen, die Grundlage der Beurteilung nach den Bestimmungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sind, ausgeschlossen werden kann.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

zu 122:

Die Eheleute Wippert machen darüber hinaus geltend:

Der Entfall des Parkplatzes in „Hausnähe“ beeinträchtigt die Lebens- und Wohnqualität

Der Entfall eines Parkplatzes in „Hausnähe“ betrifft nicht die Änderung des Lärmschutzkonzeptes, die Einwendung ist diesbezüglich mithin präkludiert. Der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass die Erschließung aller Grundstücke auch nach Verwirklichung der geplanten Baumaßnahme gesichert ist. Dies wird außerdem durch die verfügbaren Auflagen sichergestellt.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

zu 155:

Herr Meier macht darüber hinaus geltend:

Offenbar müsse er damit rechnen, dass der OPA als Lärmschutzmaßnahme nicht zum Einsatz kommt

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Bauvorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt (§75 Abs.1 BremVwVfG).

Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Straßenbaulast und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt. Hierzu gehört u.a. auch der Einbau des offenporigen Asphalts. Ein Verzicht auf den Einbau liegt somit nicht im Ermessen des Vorhabenträgers, vielmehr besteht für den Träger der Straßenbaulast mit Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses die Verpflichtung zum Einbau eines offenporigen Asphalts.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

zu 160:

Theseus Immobilien Verwaltungs GmbH Co. KG – LBB Fonds Zwölf, vertreten durch Taylor Wessing, macht darüber hinaus geltend

Forderung nach Verlängerung der Frist zur Abgabe einer Stellungnahme, Verstoß gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz

§ 73 (8) BremVwVfG besagt, dass, wenn ein ausgelegter Plan geändert werden soll und dadurch der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berührt werden, diesen die Änderung mitzuteilen und ihnen Gelegenheit zu Stellungnahmen und Einwendungen *innerhalb von zwei Wochen* zu geben ist. Die Auslegung der Planunterlagen für die Dauer von einem Monat dient der Bekanntgabe für einen unbekanntes Kreis von Betroffenen (§73 (3) VwVfG). Da der Kreis der Betroffenen in Bremen nicht vollständig bekannt war, konnte auf eine Auslegung zur Bekanntgabe der beabsichtigten Planänderungen nicht verzichtet werden. Die eigentumsrechtlich Betroffenen aber sind bekannt und konnten somit persönlich informiert werden. Nach der Bekanntgabe gilt für alle die zweiwöchige Einwendungsfrist. Den gesetzlichen Verfahrensvorschriften ist mithin Genüge getan worden, ein Ungleichbehandlung Betroffener ist nicht zu erkennen.

Gebäude Neuenlander Straße 113A wurde bei der schalltechnischen Untersuchung nicht berücksichtigt

Für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Verkehrswegen ist die 16. Bundesimmissionschutzverordnung (16. BImSchV) heranzuziehen. Nach dieser Verordnung sind ausschließlich die bestehenden Nutzungen zu berücksichtigen. Im Fall des Grundstücks Neuenlander Straße 113A und der darauf befindlichen Bebauung ist nach den Planunterlagen davon auszugehen, dass die Gebäude abgerissen werden müssen. Für künftige Bauvorhaben auf dem zuvor genannten Grundstück lässt sich aus den Vorgaben der 16. BImSchV kein Anspruch auf Lärmschutz ableiten. Aus diesem Grunde konnte auf eine schalltechnische Untersuchung zur Auswirkung durch die Straßenplanung verzichtet werden.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Ergänzung der Planfeststellungsgrenze

Während des Anhörungsverfahrens wurde außerdem festgestellt, dass eine Folgemaßnahme des Baues der A 281 BA 2/2 zwar zeichnerisch auf den Lageplänen dargestellt war und als neue Wegeverbindung auch eine im Lageplan ausgewiesene Bauwerksbezeichnung erhalten hat, dass aber dieser Bereich nicht mit der gemäß den Planfeststellungsrichtlinien geforderten Planfeststellungsgrenze versehen war. Zur Erschließung der Kleingartenanlage nach Herstellung der Querspange ist zur Anlegung eines neuen Weges auch Grunderwerb erforderlich. Diese Tatsache war sowohl dem Grunderwerbsplan als auch dem Grunderwerbsverzeichnis zu entnehmen.

Aufgrund der fehlenden Planfeststellungsgrenze bestand immerhin die Möglichkeit, dass die Eigentümerin des betr. Grundstückes ihre persönliche Betroffenheit dem Plan nicht hatte entnehmen können. Gemäß § 73 (8) S.1 BremVwVfG ist bei einer Änderung ausgelegter Planunterlagen, die Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berühren, diesen die Änderung mitzuteilen und ihnen Gelegenheit

zu Stellungnahmen und Einwendungen innerhalb von zwei Wochen zu geben. Die Eigentümerin ist daher aufgrund ihrer grundrechtlichen Betroffenheit von dieser sie betreffenden, zeichnerischen Änderung der Planunterlagen gesondert informiert worden mit der Möglichkeit, innerhalb von zwei Wochen Stellungnahmen und Einwendungen zu erheben. Davon hat sie keinen Gebrauch gemacht.

III

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB)

Nachfolgend aufgeführte Träger öffentlicher Belange sind im Rahmen des Verfahrens beteiligt worden:

1. Deutsche Telekom AG, T-Com
2. Kabel Deutschland
3. swb Netze GmbH & Co. KG
4. EWE AG
5. E.ON Engineering GmbH
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
14. Niedersächsisches Landesamt für Bodenforschung (*siehe lfd. Nr. 20*)
15. Fernmeldemeisterei Oyten
16. Bremer Straßenbahn AG (BSAG)
17. Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN)
18. Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)
19. BrePark
20. Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
21. Bremischer Deichverband am linken Weserufer
22. Handelskammer Bremen
23. Handwerkskammer Bremen
24. Arbeitnehmerkammer
25. Landwirtschaftskammer
27. Fachvereinigung Personenverkehr
28. Ströer Deutsche Städte Medien GmbH
29. Gesellschaft für Bremer Immobilien mbH
30. bremen ports
31. Israelitische Gemeinde
32. Katholische Kirche
33. Bremische Evangelische Kirche
34. Feuerwehr Bremen
35. Polizei
36. Landesamt für Denkmalpflege
37. Der Landesarchäologe
38. Senator für Bildung und Wissenschaft
39. Senator für Arbeit, Frauen, Gesundheit und Soziales -Gewerbeaufsicht-
40. Der Landesbehindertenbeauftragte
41. Gesundheitsamt Bremen
42. Senator für Wirtschaft und Häfen, Luftfahrtbehörde
43. Senator für Finanzen
44. Senator für Inneres und Sport

45. ASV Abteilung 3
46. ASV Abteilung 4
47. Bremer Entsorgungsbetriebe (hanseWasser Bremen GmbH)
48. GeoInformation Bremen
49. Beirat Neustadt
50. Beirat Obervieland
51. DAVVL, Deutscher Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr e.V.
52. Flughafen Bremen
53. SUBVE
 - a. Bodenschutz
 - b. Abfallwirtschaft
 - c. Immissionsschutz
 - d. Naturschutzbehörde
 - e. Wasserwirtschaft
54. SUBVE, FB-B
55. SUBVE, 1
56. SUBVE, 5
57. SUBVE, 56
58. SUBVE, 50-3
59. SUBVE, 33
60. PLEdoc GmbH
61. SUBVE, 64-1
62. Abwasserverband (Weyhe)
63. Harzwasserwerke GmbH

Der Vorhabenträger hat die Berücksichtigung der in den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zu den Nummern 1, 3, 16, 20, 21, 35, 42, 47, 48, 51, 53, 58, 59, 60, 62 und 63 vorgetragene Anregungen, Bedenken und Forderungen zugesagt. Die Forderungen wurden daher als Blau eintragung in den Planfeststellungsunterlagen umgesetzt oder in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen.

Die Einwendungen, Vorschläge und Bedenken seitens der Träger öffentlicher Belange zu den Nummern 33, 40, 41, 49, 50 und 61 konnten nicht oder nur teilweise berücksichtigt werden. Diese Einwendungen waren mithin insoweit zurückzuweisen.

Bei den weiteren Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, soweit hier Anregungen und Bedenken geäußert wurden, konnte Einvernehmen erzielt werden. Die Stellungnahme zu Nummer 46 kann somit als erledigt angesehen werden.

Seitens der Träger öffentlicher Belange zu den Nummern 2, 6, 7, 8, 9, 11, 13, 19, 22, 30, 36, 43, 44 und 52 wurden keine Bedenken gegen das Vorhaben vorgetragen.

Die Träger öffentlicher Belange zu den Nummern 4, 5, 10, 12, 15, 17, 18, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 31, 32, 34, 37, 38, 39, 45, 48, 54, 55, 56 und 57 haben keine Stellungnahmen abgegeben.

Zu Nr. 16, BSAG

Der Vorhabenträger sagt zu, dass vor Beginn der Ausführungsplanung eine Abstimmung mit der BSAG bezüglich der Haltestelle Arsterdamm in der Kattenturmer Heerstraße erfolgen wird. Zwischen Vorhabenträger und BSAG konnte dahingehend Einigkeit erzielt werden, dass die Einfahrt in die Bushaltestelle so erfolgt, wie in den Planunterlagen dargestellt. Dabei bleibt aber der Kernbereich der Haltestelle in der heutigen Form erhalten. Die Haltestellenbreite in Fahrtrichtung soll am Beginn dieses Kernbereiches mindestens 2,75 m betragen. Die Verziehung der Haltestelle am Haltestellenende erfolgt gemäß den geltenden Vorschriften.

Zu Nr. 33, Bremische Evangelische Kirche

Die St.-Markus-Gemeinde der Bremischen Evangelischen Kirche liegt mit angegliedertem Gemeindehaus und Kindertagesstätte am Arsterdamm in relativer Nähe zur Kattenturmer Heerstraße. Seitens der Kirchengemeinde wird die vorgelegte Verkehrsplanung abgelehnt, weil eine deutliche Mehrbelastung durch den Verkehr für den die Gemeinde umgebenden Bereich befürchtet wird.

Der Vorhabenträger hat sich mit den einzelnen Argumenten ausführlich auseinandergesetzt und dabei deutlich gemacht, dass die Belange der Kirchengemeinde ausreichend gewürdigt wurden.

So ergeben die Prognoseberechnungen weder für die Kattenturmer Heerstraße südlich der Querspange die befürchtete Verkehrszunahme nach Fertigstellung des BA 2/2 der A 281 noch im Zuge der Robert-Koch-Straße. Lediglich im Bereich des Arsterdamm ist mit einer Zunahme des Verkehrs zu rechnen, die jedoch nur teilweise aus dem Bau der Autobahn resultiert.

Bereits heute gibt es auf der Kattenturmer Heerstraße ein Nachfahrverbot für LKW über sieben Tonnen. Um weitere Entlastungen für die Anwohner zu erreichen, wird der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa entsprechend den Zusagen aus dem „Runden Tisch“ unverzüglich das notwendige Anhörungsverfahren für ein ganztägiges LKW-Fahrverbot einleiten. Hierbei handelt es sich aber um verkehrsbehördliche Angelegenheiten, die außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln sind.

In einem Verkehrsgutachten wurde nachgewiesen, dass der Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße / Neuenlander Straße in der heutigen Form die zusätzlichen Verkehre durch die Anbindung der A 281 nicht aufnehmen kann. Der somit prognostizierte Rückstau vom Knoten auf die Autobahn kann außer mit dem Bau der Querstange nur durch den Bau einer zweiten Rechtsabbiegespur verhindert werden, was aber den Ankauf der dort stehenden Immobilien bedingen würde. Da aufgrund der Querspange nur in geringem Maße in privates Grundeigentum eingegriffen werden muss, wäre der Grunderwerb für die zusätzliche Abbiegespur nicht per Enteignung durchsetzbar, weil ja eine weniger belastende und technisch wie fachlich adäquate Alternative zur Verfügung steht. Die Notwendigkeit der Querspange wird in den Planunterlagen sowie den Stellungnahmen des

Vorhabenträgers zu den Einwendungen nachvollziehbar dargelegt.

Diese Planungen bezüglich der Querspange waren im Rahmen des Anhörungsverfahrens auf erheblichen Widerstand der Anwohner im Bereich Huckelriede und Kattenturm gestoßen. Um diesen Widerständen zu begegnen und gleichzeitig eine anwohnerverträgliche Lösung mit den Betroffenen zu suchen, wurde ein Runder Tisch unter Beteiligung der Ortsamtsleiter der Neustadt und Obervieland, den Beiräten und den „Bürgerinitiativen für eine menschenverträgliche A 281“ einberufen. Im Rahmen dieses Runden Tisches wurde deutlich, dass die Querspange nach Fertigstellung des 5. BA nicht mehr erforderlich sein würde. In der Senatsvorlage vom Februar 2008 wird daher ausdrücklich festgehalten:

(Auszug) „Jedoch ist festzustellen ist, dass die negativen verkehrlichen Auswirkungen eines Verzichts auf die Querspange nach Fertigstellung des 5. BA ist eine Verbindung des BA 2/2 mit der Kattenturmer Heerstraße verkehrlich also nicht mehr zwingend notwendig. Deshalb hat der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa in Gesprächen mit dem Bund erreicht, dass die Querspange zunächst und nur für eine Übergangszeit gebaut und nach Inbetriebnahme des 5. BA finanziert vom Bund teilweise zurückgebaut wird. Mit diesem vom Bund mitgetragenen Verfahren kann der temporären Notwendigkeit einer Querspange genauso Rechnung getragen werden wie den Anliegen der Anwohner.“

Auf diese Weise scheint ein optimaler Kompromiss zwischen den verkehrlichen Notwendigkeiten und dem berechtigten Schutzinteresse der Anwohner gefunden zu sein.

Der BA 2/2 wird nur für den Bereich Neustadt/Neuenlander Straße eine effektive Situationsverbesserung bewirken, der Bereich Huckelriede/Kattenturmer Heerstraße wird erst durch den 5. BA eine grundlegende Entlastung erfahren. Aber auch diesbezüglich konnte im Rahmen des Runden Tisches ein Fortschritt erreicht werden: Es ist gelungen, im Rahmen von Gesprächen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), eine politische Zusage für eine zügige Realisierung dieses 5. Bauabschnitts zu erreichen. Hierfür soll die Maßnahme aus dem weiteren in den vordringlichen Bedarf des Bundesver-

kehrswegplans gehoben werden. Damit kann umgehend mit den Planungen für dieses Teilstück begonnen werden. Für eine schnelle Realisierung dieser Maßnahme sollen nun zeitnah die notwendigen Gespräche mit dem Bund und Niedersachsen geführt werden.

Die Lärmauswirkungen der geplanten Maßnahme wurden in einem schalltechnischen Gutachten untersucht. Die Wohngrundstücke am Arsterdamm befinden sich außerhalb der Neubaustrecke der A 281 BA 2/2 wie auch außerhalb der Neubaustrecke der Querspange. Demnach sind diese Grundstücke nur indirekt von den Lärmauswirkungen durch die Neubaumaßnahmen betroffen.

Nach den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens wird lediglich bei einem exponierten Wohngebäude in unmittelbarer Nachbarschaft des künftigen Knotenpunkts „Kattenturmer Heerstraße/ Querspange/ Arsterdamm“ der maßgebende Immissionsgrenzwert überschritten. Die übrigen Wohngrundstücke befinden sich außerhalb des maßgeblichen Untersuchungsbereichs bzw. werden die Grenzwerte eingehalten. Dieses trifft auch für die Gebäude der Kirchengemeinde zu.

Alle Lärmschutzwände wurden in einer umfangreichen Variantenbetrachtung im Hinblick auf Länge und Höhe schalltechnisch optimiert. Im Rahmen des Abwägungsverfahrens wurden die Wandhöhen auf 3 – 6 m über Gradienten festgelegt.

In Gesprächen mit dem Bundesverkehrsministerium im Zuge des Runden Tisches konnte erreicht werden, dass dem Einsatz des offenporigen Asphalts trotz Mehrkosten bei der Unterhaltung zugestimmt wurde. Die Planung wird entsprechend geändert. Der offenporige Asphalt soll überall dort zum Einsatz kommen, wo er technisch sinnvoll eingebaut werden kann.

Nach den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens wird von der geplanten A 281 einschließlich Querspange der maßgebende Immissionsgrenzwert im Bereich Huckelriede an einigen Gebäuden südlich der Valckenburghstraße im Bereich der Straßen Georg-Droste-Straße, Nollendorfer Straße und Vohnenstraße überschritten. Bei den übrigen Grundstücken innerhalb des Wohngebiets nördlich der Neuenlander Straße wird der Immissionsgrenzwert mit den geplanten 3 - 6 m hohen Lärmschutzwänden und dem Einsatz von offenporigem Asphalt eingehalten.

Die Höhe der Lärmschutzwand vor dem Ortsteil Huckelriede beträgt ca. 6,0 m über dem Straßenniveau der Autobahn. Die oberen 3,0 m der Wand werden transparent ausgeführt.

Im Zuge des Runden Tisches zur A 281 BA 2/2 konnten Änderungen an der Gestaltung der Wand erreicht werden. Ab einer Höhe von 4,0 m wird die Lärmschutzwand nunmehr von der Bebauung weg abgewinkelt (abgekröpft) hergestellt. Der mögliche Winkel richtet sich nach den freizuhaltenden Räumen für Schwerlasttransporte.

Die Belange der Wohnbevölkerung hinsichtlich der Lärmauswirkungen der Maßnahme wurden mithin ausreichend berücksichtigt. Der Vorhabenträger hat dargelegt, dass die Belastung der Wohnbevölkerung durch Lärm möglichst minimiert worden ist und einen zumutbaren Umfang nicht überschreitet.

Für das Planfeststellungsverfahren ist ein Luftschadstoffgutachten über die lufthygienischen Auswirkungen des Baues der A 281 BA 2/2 erstellt worden. Für das Bezugsjahr 2015 sind die Auswirkungen der verkehrlichen Schadstoffemissionen auf die Luftschadstoffimmissionen gemäß 22. BImSchV untersucht worden. Untersucht wurden die vorrangig vom Straßenverkehr erzeugten Schadstoffe Stickstoffdioxid NO₂ und Feinstaub (PM10). Die Vorgehensweise zur Emissionsbestimmung entspricht dem aktuellen Stand der Technik.

Weder für NO₂ noch für PM10 wurde eine Überschreitung der Grenzwerte an beurteilungsrelevanten Punkten festgestellt. Lediglich im Bereich der Wohnhäuser nördlich der Neuenlander Straße entlang der Georg-Droste-Straße, der Vohnenstraße und der Nollendorfer Straße und an den Gebäuden entlang des Arsterdamms ist mit geringfügigen Erhöhungen zu rechnen, wobei aber auch hier alle Grenzwerte deutlich eingehalten werden. Prognostiziert wird sowohl für NO₂ als auch für PM10 in Bereichen mit beurteilungsrelevanten Punkten eine großflächige Verbesserung der Immissionssituation. Dieses erklärt sich durch die Verkehrsentlastung der Neuenlander Straße und die geplanten Lärmschutzeinrichtungen.

Die Überprüfung dieser Berechnungen hinsichtlich der Auswirkungen der Kfz-Belastungssituation des Jahres 2025 ergab, dass die im Luftschadstoffgutachten getroffenen Aussagen zur Lufthygiene weiterhin Bestand haben. Aufgrund des fortschreitenden Standes der Technik ist zukünftig eher mit geringeren Werten zu rechnen.

Ebenso wurden die Lärmauswirkungen der geplanten Maßnahme hinsichtlich der Kfz-Belastungssituation des Jahres 2025 überprüft und dabei festgestellt, dass die im schalltechnischen Gutachten getroffenen Aussagen ebenfalls weiterhin Bestand haben.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass die Belange der Kirchengemeinde vom Vorhabenträger ausreichend gewürdigt worden sind.

Die Einwendung war mithin zurückzuweisen.

Zu Nr. 40, Der Landesbehindertenbeauftragte

Der Vorhabenträger sagt zu, zur Verbesserung der Barrierefreiheit des Trogbauwerkes unter der Autobahn der Forderung des Landesbehindertenbeauftragten nach einem vom Radweg getrennten Gehwegbereich nachzukommen. Mittels Blaeintragungen wird in den Planfeststellungsunterlagen folgende Aufteilung des Querschnittes dargestellt: Ein Radweg von 1,75 m Breite, wobei dieses Maß einen 0,25 m Sicherheitsstreifen zum Gesims beinhaltet, sowie ein Gehweg von 1,80 m Breite. In dieser Gehwegbreite ist ein taktiler Streifen von 0,30 m als Abgrenzung zum Radweg enthalten sowie ein Sicherheitsstreifen zur Trogwand von 0,25 m.

Der Forderung des Landesbehindertenbeauftragten nach einer Aufweitung des auf beiden Seiten der A 281 BA 2/2 vorgesehenen, 0,75 m breiten Notgehweges auf 1,00 m kann nicht entsprochen werden. Die Gesamtbreite der Autobahn ist in diesem Bauabschnitt aufgrund der Rahmenbedingungen mit 23 m vorgegeben. Die Wahl der Querschnittsbreite für die Notgehwege erfolgte dabei nach den bundesweit eingeführten Richtzeichnungen für Ingenieurbauwerke.

Der Vorhabenträger sichert aber zu, im Zuge der Ausführungsplanung zu versuchen, durch leichte Reduzierung des Platzbedarfes für die Schutzeinrichtungen die Breite des Notgehweges auf 0,80 m zu erhöhen sowie das dargestellte Quergefälle auf 3% zu reduzieren, um Rollstuhlfahrern wenigstens eine eingeschränkte Befahrung des Notgehweges zu ermöglichen.

Soweit den Forderungen nicht entsprochen werden kann, war die Einwendung mithin zurückzuweisen.

Zu Nr. 41, Gesundheitsamt

Der Vorhabenträger wird verpflichtet, die aktiven Lärmschutzanlagen möglichst frühzeitig zu erstellen, soweit dies im Rahmen einer effektiven, wirtschaftlichen Bauablaufplanung möglich ist. Weitergehende Auflagen sind wegen fehlender Rechtsgrundlagen und einzuhaltender Zeit- und Kostenrahmen nicht möglich.

Um die Belastungen der Wohnbevölkerung während der Bauphase so gering wie möglich zu halten, wird der Vorhabenträger - und damit auch die bauausführenden Firmen - verpflichtet, die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ sowie die „Geräte- und Maschinenlärmschutz-Verordnung“ in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Die entsprechenden Immissionsrichtwerte sind einzuhalten. Die bauausführenden Firmen haben bezüglich Lärm, Erschütterungen, Staub, etc. die §§ 22 ff BImSchG zu beachten. Während der Bauphase sind zur Vermeidung von Feinstaubemissionen die Vorgaben des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr gemäß der Richtlinie für die Konkretisierung immissionsschutzrechtlicher Betreiberpflichten zur Vermeidung und

Verminderung von Staub-Emissionen durch Bautätigkeit zu berücksichtigen.

Bezüglich einer Belastung durch Erschütterungen sichert der Vorhabenträger zu, dass die Bauarbeiten mit erschütterungsarmen Verfahren durchgeführt werden, die die Erschütterungen auf ein Mindestmaß begrenzen und bei dem Gebäudeschäden - trotz des vorliegenden Abstands von z.T. weniger als 50 m zum nördlichen Fahrbahnrand der künftigen A 281 - nicht zu erwarten sind. Ein Beweissicherungsverfahren erfolgt vor Aufnahme der Bauarbeiten. Ergänzend hierzu werden Schwingungsmessungen während der erschütterungsintensiven Baumaßnahmen durchgeführt.

Die Lärmauswirkungen der geplanten Maßnahme wurden in einem schalltechnischen Gutachten untersucht. Alle Lärmschutzwände wurden in einer umfangreichen Variantenbetrachtung im Hinblick auf Länge und Höhe schalltechnisch optimiert.

In Gesprächen mit dem Bundesverkehrsministerium im Zuge des Runden Tisches konnte erreicht werden, dass dem Einsatz des offenpori-

gen Asphalts trotz Mehrkosten bei der Unterhaltung zugestimmt wurde. Der offenporige Asphalt soll überall dort zum Einsatz kommen, wo er technisch sinnvoll eingebaut werden kann. Die Planung wird entsprechend geändert. Der diesbezüglichen Forderung des Gesundheitsamtes kann damit entsprochen werden.

Nach den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens wird von der geplanten A 281 einschließlich Querspange der maßgebende Immissionsgrenzwert im Bereich Huckelriede an einigen Gebäuden südlich der Valckenburghstraße im Bereich der Straßen Georg-Droste-Straße, Nollendorfer Straße und Vohnenstraße überschritten. Dort besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen. Bei den übrigen Grundstücken innerhalb des Wohngebiets nördlich der Neuenlander Straße wird der Immissionsgrenzwert mit den geplanten 3 - 6 m hohen Lärmschutzwänden und dem Einsatz von offenporigem Asphalt eingehalten.

Die Ergebnisse des luftschadstofftechnischen Gutachtens zeigen, dass die Luftqualität im Planbereich großflächig verbessert wird. Es kommt zwar teilweise zu geringfügigen Erhöhungen von NO₂ und PM10, die relevanten Grenzwerte werden aber sicher eingehalten. Maßnahmen zur Luftqualitätsverbesserung sind mithin nicht erforderlich.

Soweit den Forderungen nicht entsprochen werden kann, war die Einwendung mithin zurückzuweisen.

Zu Nr. 49, Beirat Neustadt

Von Seiten des Beirats Neustadt wird die vorgelegte Verkehrsplanung abgelehnt, weil seiner Meinung nach nicht alle möglichen Maßnahmen ergriffen werden, um die Belastungen für die Wohnbevölkerung im Bereich Huckelriede so gering wie möglich zu halten.

Die geforderten Untersuchungen sind alle in der erforderlichen Tiefe durchgeführt worden.

Wie in den Planunterlagen wie auch in den Stellungnahmen des Vorhabenträgers ausführlich dargestellt wird, ist eine Verlängerung der Trog- bzw. Tunnelabschnitte aus wirtschaftlichen Gründen und wegen der bautechnischen und finanziellen Risiken nicht darstellbar. Außerdem beträgt die maximale Steigung der Autobahnfahrbahnen unmittelbar im Anschlussbereich zum vorhandenen Trog Kattenturmer Heerstraße lediglich 2,1%. Diese Steigung ergibt sich als Verlängerung der Steigung im vorhandenen Trogbauwerk der Neuenlander Stra-

Die geforderten verkehrslenkenden Maßnahmen sind nicht Bestandteil einer Planfeststellung, sondern im Rahmen verkehrsbehördlicher Anordnungen zu regeln. Verkehrsberuhigende Maßnahmen und Umstrukturierungen im nachgeordneten Straßennetz sind ebenfalls nicht Gegenstand des Verfahrens, da es hier ausschließlich um den Neubau einer Bundesfernstraße geht. Die geforderten Maßnahmen zur Verbesserung der Situation im Bereich Huckelriede können desgleichen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sein. Diese Forderungen müssen in städtischen Programmen behandelt werden. Bremen hat aber die Notwendigkeit derartiger Maßnahmen erkannt und beabsichtigt, begleitend zur Realisierung der A 281 entsprechende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu erarbeiten und durchzuführen.

So wird der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa entsprechend den Zusagen aus dem „Runden Tisch“ unverzüglich das notwendige Anhörungsverfahren für ein ganztägiges LKW-Fahrverbot auf der Kattenturmer Heerstraße einleiten, um zusätzlich zu dem bestehenden Nachtfahrverbot für LKW über sieben Tonnen weitere Entlastungen für die Anwohner zu erreichen.

ße zur Unterquerung der Kattenturmer Heerstraße.

In einem Verkehrsgutachten wurde nachgewiesen, dass der Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße / Neuenlander Straße in der heutigen Form die zusätzlichen Verkehre durch die Anbindung der A 281 nicht aufnehmen kann. Der somit prognostizierte Rückstau vom Knoten auf die Autobahn kann außer mit dem Bau der Querspange nur durch den Bau einer zweiten Rechtsabbiegespur verhindert werden, was aber den Ankauf der dort stehenden Immobilien bedingen würde. Da aufgrund der Querspange nur in geringem Maße in privates Grundeigentum eingegriffen werden muss, wäre der Grunderwerb für die zusätzliche Abbiegespur nicht per Enteignung durchsetzbar, weil ja eine weniger belastende und technisch wie fachlich adäquate Alternative zur Verfügung steht. Die Notwendigkeit der Querspange wird in den

Planunterlagen sowie den Stellungnahmen des Vorhabenträgers zu den Einwendungen nachvollziehbar dargelegt.

Die Lärmauswirkungen der geplanten Maßnahme wurden in einem schalltechnischen Gutachten untersucht. Alle Lärmschutzwände wurden in einer umfangreichen Variantenbetrachtung im Hinblick auf Länge und Höhe schalltechnisch optimiert. Im Rahmen des Abwägungsverfahrens wurden die Wandhöhen auf 3 – 6 m über Gradiente festgelegt.

In Gesprächen mit dem Bundesverkehrsministerium im Zuge des Runden Tisches konnte erreicht werden, dass dem Einsatz des offenporigen Asphalts trotz Mehrkosten bei der Unterhaltung zugestimmt wurde. Die Planung wird entsprechend geändert. Der offenporige Asphalt soll überall dort zum Einsatz kommen, wo er technisch sinnvoll eingebaut werden kann.

Nach den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens wird von der geplanten A 281 einschließlich Querspange der maßgebende Immissionsgrenzwert im Bereich Huckelriede an einigen Gebäuden südlich der Valckenburghstraße im Bereich der Straßen Georg-Droste-Straße, Nollendorfer Straße und Vohnenstraße überschritten. Dort besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen. Bei den übrigen Grundstücken innerhalb des Wohngebiets nördlich der Neuenlander Straße wird der Immissionsgrenzwert mit den geplanten 3 - 6 m hohen Lärmschutzwänden und dem Einsatz von offenporigem Asphalt eingehalten.

Die Höhe der Lärmschutzwand vor dem Ortsteil Huckelriede beträgt ca. 6,0 m über dem Straßenniveau der Autobahn. Die oberen 3,0 m der Wand werden transparent ausgeführt.

Im Zuge des Runden Tisches zur A 281 BA 2/2 konnten Änderungen an der Gestaltung der Wand erreicht werden. Ab einer Höhe von 4,0 m wird die Lärmschutzwand nunmehr von der Bebauung weg abgewinkelt (abgekröpft) hergestellt. Der mögliche Winkel richtet sich nach den freizuhaltenden Räumen für Schwerlasttransporte.

Die Belange der Wohnbevölkerung hinsichtlich der Lärmauswirkungen der Maßnahme wurden mithin ausreichend berücksichtigt. Der Vorhabenträger hat dargelegt, dass die Belastung der

Wohnbevölkerung durch Lärm möglichst minimiert worden ist und einen zumutbaren Umfang nicht überschreitet.

Die geforderten verkehrslenkenden Maßnahmen sind nicht Bestandteil einer Planfeststellung, sondern im Rahmen verkehrsbehördlicher Anordnungen zu regeln. Verkehrsberuhigende Maßnahmen und Umstrukturierungen im nachgeordneten Straßennetz sind ebenfalls nicht Gegenstand des Verfahrens, da es hier ausschließlich um den Neubau einer Bundesfernstraße geht. Die geforderten Maßnahmen zur Verbesserung der Situation im Bereich Huckelriede können desgleichen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sein. Diese Forderungen müssen in städtischen Programmen behandelt werden. Bremen hat aber die Notwendigkeit derartiger Maßnahmen erkannt und beabsichtigt, begleitend zur Realisierung der A 281 entsprechende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu erarbeiten und durchzuführen.

So wird der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa entsprechend den Zusagen aus dem „Runden Tisch“ unverzüglich das notwendige Anhörungsverfahren für ein ganztägiges LKW-Fahrverbot auf der Kattenturmer Heerstraße einleiten, um zusätzlich zu dem bestehenden Nachtfahrverbot für LKW über sieben Tonnen weitere Entlastungen für die Anwohner zu erreichen.

Hinsichtlich der bemängelten Verkehrsverbindungen für Fußgänger und Radfahrer im Bereich des Knotenpunktes Neuenlander Straße / Kattenturmer Heerstraße ist festzustellen, dass in diese Verbindungen nur in geringem Ausmaß eingegriffen wird. Sämtliche Verkehrsverbindungen für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr bleiben erhalten, größtenteils in der heute bestehenden Form. Auch die Erreichbarkeit des „Alten Kuhweideweges“ ist sichergestellt.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass alle möglichen Maßnahmen ergriffen werden, um die Belastungen für die Wohnbevölkerung im Bereich Huckelriede so gering wie möglich zu halten. Die gleichwohl entstehenden Belastungen halten sich dadurch in einem zumutbaren Rahmen.

Die Einwendung des Beirates Neustadt war daher zurückzuweisen.

Zu Nr. 50, Beirat Obervieland

Seitens des Beirates Obervieland wird der vorgelegten Planung nicht zugestimmt, weil seiner Meinung die angestrebten Ziele nicht erreicht und die aufgeworfenen Probleme nicht bewältigt werden.

Ziel der Direktverbindung zwischen dem GVZ und dem Autobahnzubringer Arsten durch die A 281 ist es, die Neustadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten und den gewerblichen Güter- und Personenverkehr sowie den Wohnanliegerverkehr zu entzerren und zu trennen. Die Planungen für den Bauabschnitt 2/2 sehen vor, die A 281 in Höhe Huckelriede in das vorhandene Trogbauwerk in Richtung des Zubringers Arsten zu führen. Zum Schutz der Bewohner in Huckelriede ist eine sechs Meter hohe Lärmschutzwand geplant. Da mit Inbetriebnahme dieses Teilstücks der Autobahn die Kreuzung Neuenlander Straße/Kattenturmer Heerstraße keine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweist, wird ein Teil der Verkehre über eine sogenannte Querspange an die Kattenturmer Heerstraße gegenüber dem Arsterdamm angebunden.

Erst die Realisierung der Strecke des 5. BA der A 281 führt durch die Verlagerung eines Großteils der Verkehre im Bremer Süden auf die neu vorgesehene Trasse zu einer erheblichen Entlastung für Huckelriede und die Kattenturmer Heerstraße. Der 5. BA stellt damit als Verbindung bis zur Landesgrenze mit Niedersachsen in Höhe des Flughafens ein Kernstück einer neuen, anwohnerverträglichen Gesamtplanung der Autobahn dar.

Im Rahmen von Gesprächen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ist es gelungen, eine politische Zusage für eine zügige Realisierung dieses bislang lediglich im „Weiteren Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplanes befindlichen Bauabschnitts zu erreichen. Hierfür soll die Maßnahme aus dem weiteren in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans gehoben werden. Damit kann umgehend mit den Planungen für dieses Teilstück begonnen werden. Dieses Vorgehen ist auf ausdrückliche Zustimmung des Runden Tisches gestoßen. Für eine schnelle Realisierung dieser Maßnahme sollen zeitnah die notwendigen Gespräche mit dem Bund und Niedersachsen geführt werden. Ziel ist es, die Inbetriebnahme des Teilstücks im Jahr 2015 zu erreichen. Die Projektmittel zur Planung des 5. BA stehen im Rahmen der insgesamt für die Realisierung der A 281 bereit

gestellten Mittel zur Verfügung. Den beteiligten Ortsämtern, ihren Beiräten und den Bürgerinitiativen wurde dabei eine umfassende Beteiligung an den Planungen für den 5. BA von Beginn an zugesagt.

Die Prognoseberechnungen ergeben weder für die Kattenturmer Heerstraße südlich der Querspange die befürchtete Verkehrszunahme nach Fertigstellung des BA 2/2 der A 281 noch im Zuge der Robert-Koch-Straße. Lediglich im Bereich des Arsterdamm ist mit einer Zunahme des Verkehrs zu rechnen, die jedoch nur teilweise aus dem Bau der Autobahn resultiert.

Bereits heute gibt es auf der Kattenturmer Heerstraße ein Nachtfahrverbot für LKW über sieben Tonnen. Um weitere Entlastungen für die Anwohner zu erreichen, wird der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa entsprechend den Zusagen aus dem „Runden Tisch“ unverzüglich das notwendige Anhörungsverfahren für ein ganztägiges LKW-Fahrverbot einleiten. Hierbei handelt es sich aber um verkehrsbehördliche Angelegenheiten, die außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln sind.

Die geforderten verkehrslenkenden Maßnahmen sind nicht Bestandteil einer Planfeststellung, sondern im Rahmen verkehrsbehördlicher Anordnungen zu regeln. Verkehrsberuhigende Maßnahmen und Umstrukturierungen im nachgeordneten Straßennetz sind ebenfalls nicht Gegenstand des Verfahrens, da es hier ausschließlich um den Neubau einer Bundesfernstraße geht. Maßnahmen zur Verbesserung der Situation im Bereich Huckelriede können desgleichen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sein. Diese Forderungen müssen in städtischen Programmen behandelt werden. Bremen hat aber die Notwendigkeit derartiger Maßnahmen erkannt und beabsichtigt, begleitend zur Realisierung der A 281 entsprechende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu erarbeiten und durchzuführen.

Wie in den Planunterlagen sowie auch in den Stellungnahmen des Vorhabenträgers ausführlich dargestellt wird, ist eine Verlängerung der Trog- bzw. Tunnelabschnitte aus wirtschaftlichen Gründen und wegen der bautechnischen und finanziellen Risiken nicht darstellbar. Außerdem beträgt die maximale Steigung der Autobahnfahrbahnen unmittelbar im Anschlussbereich zum vorhandenen Trog Kattenturmer Heerstraße lediglich 2,1%. Diese Steigung ergibt sich als Verlängerung der Steigung im vor-

handenen Trogbauwerk der Neuenlander Straße zur Unterquerung der Kattenturmer Heerstraße.

In einem Verkehrsgutachten wurde nachgewiesen, dass der Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße / Neuenlander Straße in der heutigen Form die zusätzlichen Verkehre durch die Anbindung der A 281 nicht aufnehmen kann. Der somit prognostizierte Rückstau vom Knoten auf die Autobahn kann außer mit dem Bau der Querspange nur durch den Bau einer zweiten Rechtsabbiegespur verhindert werden, was aber den Ankauf der dort stehenden Immobilien bedingen würde. Da aufgrund der Querspange nur in geringem Maße in privates Grundeigentum eingegriffen werden muss, wäre der Grunderwerb für die zusätzliche Abbiegespur nicht per Enteignung durchsetzbar, weil ja eine weniger belastende und technisch wie fachlich adäquate Alternative zur Verfügung steht. Die Notwendigkeit der Querspange wird in den Planunterlagen sowie den Stellungnahmen des Vorhabenträgers zu den Einwendungen nachvollziehbar dargelegt.

Die Lärmauswirkungen der geplanten Maßnahme wurden in einem schalltechnischen Gutachten untersucht. Alle Lärmschutzwände wurden in einer umfangreichen Variantenbetrachtung im Hinblick auf Länge und Höhe schalltechnisch optimiert. Im Rahmen des Abwägungsverfahrens wurden die Wandhöhen auf 3 – 6 m über Gelände festgelegt.

In Gesprächen mit dem Bundesverkehrsministerium im Zuge des Runden Tisches konnte erreicht werden, dass dem Einsatz des offenporigen Asphalts trotz Mehrkosten bei der Unterhaltung zugestimmt wurde. Die Planung wird entsprechend geändert. Der offenporige Asphalt soll überall dort zum Einsatz kommen, wo er technisch sinnvoll eingebaut werden kann.

Nach den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens wird von der geplanten A 281 einschließlich Querspange der maßgebende Immissionsgrenzwert im Bereich Huckelriede an einigen Gebäuden südlich der Valckenburghstraße im Bereich der Straßen Georg-Droste-Straße, Nollendorfer Straße und Vohnenstraße überschritten. Dort besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen. Bei den übrigen Grundstücken innerhalb des Wohngebiets nördlich der Neuenlander Straße wird der Immissionsgrenzwert mit den geplanten 3 - 6 m hohen Lärmschutzwänden und dem Einsatz von offenporigem Asphalt eingehalten.

Die Höhe der Lärmschutzwand vor dem Ortsteil Huckelriede beträgt ca. 6,0 m über dem Straßenniveau der Autobahn. Die oberen 3,0 m der Wand werden transparent ausgeführt.

Im Zuge des Runden Tisches zur A 281 BA 2/2 konnten Änderungen an der Gestaltung der Wand erreicht werden. Ab einer Höhe von 4,0 m wird die Lärmschutzwand nunmehr von der Bebauung weg abgewinkelt (abgekröpft) hergestellt. Der mögliche Winkel richtet sich nach den freizuhaltenden Räumen für Schwerlasttransporte.

Die Belange der Wohnbevölkerung hinsichtlich der Lärmauswirkungen der Maßnahme wurden mithin ausreichend berücksichtigt. Der Vorhabenträger hat dargelegt, dass die Belastung der Wohnbevölkerung durch Lärm möglichst minimiert worden ist und einen zumutbaren Umfang nicht überschreitet.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass die angestrebten Ziele dieser Baumaßnahme erreicht und die aufgeworfenen Probleme bewältigt werden.

Die Einwendung des Beirates Obervieland war daher zurückzuweisen.

Zu Nr. 61, Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, Bereich Stadtplanung

Seitens der Stadtplanung wird eine zusätzliche Geh- und Radwegverbindung parallel zur Querspange gefordert, die eine Verbindung schaffen soll zwischen der Kattenturmer Heerstraße und dem Erholungsraum südlich Alter Kuhweideweg.

Diese Wegeverbindung war in ersten Planungsentwürfen auch vorgesehen, weil davon ausgegangen worden war, dass der Eigentümer des Grundstückes Kattenturmer Heerstraße 37 aufgrund der erforderlichen Grundstücksbeschneidung für die Herstellung der Querspange sein Geschäft nicht an dieser Stelle würde fortführen wollen und Abnahme des ganzen Grundstückes verlangen würde. Bereits in ersten Gesprächen hat der Eigentümer dann aber deutlich gemacht, dass er sein Geschäft auf dem Restgrundstück fortführen wolle. Somit durfte nur noch der für den Bau der Querspange erforderliche Teil seines Grundstückes überplant werden.

Die Herstellung der geforderten Geh- und Radwegverbindung ist nachvollziehbar wünschenswert, aber nicht erforderlich. Es werden alle vor dem Bau des BA 2/2 der A 281 vorhandenen Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer wieder hergestellt, nur teilweise verlegt. Die geforderte Wegebeziehung wäre zusätzlich eingerichtet worden.

Gegenüber den betroffenen Rechten des Eigentümers auf Eigentum und Ausübung seines Gewerbebetriebes muss die Verwirklichung nicht unbedingt erforderlicher Maßnahmen zurückstehen.

Die Erforderlichkeit der Herstellung der A 281 BA 2/2 erlaubt einen Eingriff in Grundrechte lediglich in unbedingt erforderlichem Umfang.

Die Einwendung des Bereiches Stadtplanung war mithin zurückzuweisen.

Ergänzende Auslegung gemäß § 73 Abs. 8 Satz 1 BremVwVfG

Wie vorstehend in den Ausführungen zum Themenfeld „Lärmschutz“ bereits ausgeführt, führten insbesondere die Ergebnisse eines „Runden Tisches“ gegenüber der ursprünglichen Planung zu Änderungen am Konzept des Schallschutzes. Diese Änderungen - Abkröpfung der Lärmschutzwand Nr. 3, Einbau offenporigen Asphalts sowie das bereichsweise Ersetzen der Lärmschutzwand Nr. 6 durch einen Lärmschutzwall - wurden als sog. *Blaueintragungen* in die Planunterlagen eingearbeitet.

Nur insoweit, als diese Planänderungen das Lärmschutzkonzept des Vorhabens betreffen, hat die zuständige Anhörungsbehörde auf Grund des § 73 (8) BremVwVfG entschieden, die Änderungen dem ggf. hiervon betroffenen Personenkreis bekannt zu machen, weil nicht ausgeschlossen werden könne, dass die Optimierung der aktiven Lärmschutzeinrichtungen zum Wegfall oder zu einer Reduzierung von in Betracht kommenden Ansprüchen auf Realisierung passiven Lärmschutzes (Objektschutzes) führe.

Die geänderten Unterlagen haben in der Zeit vom 6. August 2008 bis zum 5. September 2008 einschließlich in den Ortsämtern Neustadt/Woltmershausen und Obervieland 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. Außerdem wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Möglichkeit Einwendungen vorzubringen, auf die Änderungen des Lärmschutzkonzeptes beschränkt sind und dass alle darüber hinaus gehenden Einwendungen im Rahmen des Änderungsverfahrens unberücksichtigt bleiben würden.

Es sind 6 Einwendungen von Trägern öffentlicher Belange erhoben worden sowie 160 überwiegend gleichlautende private Einwendungen.

Zu den 6 Einwendungen von Trägern öffentlicher Belange wird wie folgt Stellung genommen:

1) Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa (SUBVE), Fachbereich Umwelt

Der Forderung wird entsprochen. Der neue Lärmschutzwall Nr. 6 (Bw 2423) wird in den Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgenommen und mit einer Gestaltungsmaßnahme belegt, die den Belangen der Flugsicherung gerecht wird.

2) SUBVE, Fachbereich Stadtplanung

Seitens der Stadtplanung werden keine Bedenken geäußert. Der Vorhabenträger sichert die geforderte Abstimmung der weiteren Gestaltung der Lärmschutzanlagen an der Neuenlander Straße / Trogbauwerk zu.

3) Senator für Wirtschaft und Häfen, Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörde

Insoweit als eine Abflachung der Stirnseite des Lärmschutzwalls (Bw 2423) zur Landebahn des Flughafens hin gefordert wird, wird der Einwendung - unter Berücksichtigung der schalltechnischen Notwendigkeiten des Lärmschutzwalls (Beginn des Walls, notwendige Höhe usw.) und der bautechnischen Möglichkeiten - entsprochen.

Auch die Berücksichtigung der Belange der Flugsicherung wird von Seiten des Vorhabenträgers zugesichert, um Störungen funktechnischer Anlagen der Flugsicherung durch den Wall zu vermei-

den. Die weitere Ausführungsplanung zum Bauabschnitt 2/2 der A 281 wird in enger Abstimmung mit der Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörde erfolgen.

Eine Entscheidung über einen eventuellen Rückbau des Lärmschutzwalls kann nur im Planfeststellungsverfahren zum 5. Bauabschnitt getroffen werden.

Die Einwendung war diesbezüglich mithin zurückzuweisen.

4) Beirat Neustadt

- In Gesprächen mit dem Bundesverkehrsministerium im Zuge des Runden Tisches konnte erreicht werden, dass dem Einsatz des offenporigen Asphalts trotz Mehrkosten bei der Unterhaltung zugestimmt wurde. Diese Verbesserung des Lärmschutzes für die Anwohnerinnen und Anwohner erreicht zu haben, ist daher letztendlich durchaus ein Ergebnis des Runden Tisches.
- Die Unterlagen zur schalltechnischen Untersuchung wurden nach den „Richtlinien für die Entwurfsgestaltung im Straßenbau RE 85“ aufgestellt, wie es seitens des Bundesverkehrsministeriums für Maßnahmen nach dem FStrG vorgeschrieben ist. Sie bestehen aus einem Erläuterungsbericht, Berechnungsunterlagen und schalltechnischen Lageplänen.
Zusätzlich wurde den schalltechnischen Unterlagen eine „Kurzanleitung für die Prüfung, ob ein Anspruch auf passiven Lärmschutz bzw. eine Entschädigung für den Außenwohnbereich dem Grunde nach besteht“ beigelegt.
Die Planunterlagen sind mithin klar und verständlich aufbereitet, sodass bei der Auslegung sich jedermann unterrichten konnte, ob und ggf. inwieweit er durch das Straßenbauvorhaben in seinen Belangen berührt wird. Auch die Belange des Datenschutzes wurden berücksichtigt.
- Das Schalltechnische Gutachten wurde von einem unabhängigen Ingenieurbüro unter Berücksichtigung aller geltenden gesetzlichen Regelungen erstellt. Dabei schreibt § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ausdrücklich vor, dass der Beurteilungspegel nach der Berechnungsmethode in der Anlage 1 der Verordnung zu ermitteln ist. Gemäß Anlage 1 der Verordnung hat sie bei Straßen nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen Ausgabe 1990 (RLS-90)“ zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt. In diese Berechnung gehen in standardisierter Gewichtung etliche Parameter ein, z.B. Höchstgeschwindigkeiten, Straßenoberflächen, Windrichtungen/-geschwindigkeiten etc. Dieses vgl. Rechenverfahren geht davon aus, dass für alle Tage eines Jahres die Windrichtung von der Straße zum jeweils untersuchten Aufpunkt weist und eine Windgeschwindigkeit von 3 m/s bei leichter Temperaturinversion vorherrscht. Diese Ausbreitungssituation kennzeichnet somit eine bevorzugte Schallausbreitung von der Quelle zum betroffenen Immissionsort, wie sie in der Realität nirgends so dauerhaft existiert. Das angewandte Verfahren ist in anderen Fällen bereits durch höchstrichterliche Urteile bestätigt, da sich erwiesen hat, dass diese Berechnungsmethode immer günstig für die betroffenen Anwohner ist und mithin ihren Schutz entsprechend dem Postulat der Lärmvorsorge sicherstellt. Ebenso wurden entsprechend dieser Vorgaben die Schallreflexionen an allen vorhandenen und geplanten Lärmschutzwänden, Mauern, Gebäudefassaden etc. bei den schalltechnischen Berechnungen berücksichtigt. Auch die Lärmschutzwand am Rande des Flughafens und des Grundstücks Neuenlander Str. 121 fand Eingang in diese Berechnungen.

Die Einwendung des Beirates Neustadt war mithin zurückzuweisen.

5) Beirat Obervieland

Der Beirat Obervieland lehnt die Maßnahme weiterhin grundsätzlich ab, auch wenn die Planänderungen eine Verbesserung darstelle.

Insofern wird auf die vorstehenden Ausführungen zur ersten Einwendung des Beirates Obervieland verwiesen („zu 50, Beirat Obervieland“).

Die Einwendung des Beirates Obervieland war mithin zurückzuweisen.

6) Gesundheitsamt Bremen

Alle Lärmschutzwände wurden in einer umfangreichen Variantenbetrachtung im Hinblick auf Länge und Höhe schalltechnisch optimiert. Das veränderte Lärmschutzkonzept wird die Belastungen der Anwohner durch Geräuschemissionen weiter vermindern. Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV wird an weiteren Berechnungspunkten eingehalten bzw. die Überschreitungen werden weiter minimiert. Ggf. kommt ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen in Betracht

wie z.B. neue Fenster oder der Einbau schallgedämmter Lüftungsöffnungen, die in Schlafräumen und Kinderzimmern eine permanente Raumbelüftung auch bei geschlossenem Fenster ermöglichen. Die Belastungen durch den Neubau der A 281 BA 2/2 sind insgesamt gesehen noch zumutbar.

Da die Bushaltestelle in der Kattenturmer Heerstraße statt der ursprünglich geplanten Verlegung um 25 m nur noch um 6 m nach Süden verschoben werden soll, wird der Immissionsgrenzwert an den der Kattenturmer Heerstraße zugewandten Hausseiten der Wohngebäude Nr. 56 und Nr. 63 eingehalten, ein Anspruch auf passiven Lärmschutz kommt mithin nicht mehr in Betracht.

Aufgrund der lärmindernden Wirkung des OPA-Belags im Zuge der Querspange kommt auch für die westlichen Fassaden der Wohngebäude Kattenturmer Heerstraße Nr. 51 und Nr. 53 passiver Lärmschutz nicht mehr in Betracht.

Der hohen Lärmbelastung im Zuge der Kattenturmer Heerstraße kann im Rahmen dieses Verfahrens für den BA 2/2 der A 281 nicht wirksam entgegengewirkt werden. Erst die Realisierung der Strecke des 5. BA der A 281 führt durch die Verlagerung eines Großteils der Verkehre im Bremer Süden auf die neu vorgesehene Trasse zu einer erheblichen Entlastung für Huckelriede und die Kattenturmer Heerstraße. Der 5. BA stellt damit als Verbindung bis zur Landesgrenze mit Niedersachsen in Höhe des Flughafens ein Kernstück einer neuen, anwohnerverträglichen Gesamtplanung der Autobahn dar. Im Rahmen von Gesprächen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ist es gelungen, eine politische Zusage für eine zügige Realisierung dieses bislang lediglich im „Weiteren Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplanes befindlichen Bauabschnitts zu erreichen. Hierfür soll die Maßnahme aus dem weiteren in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans gehoben werden. Damit kann umgehend mit den Planungen für dieses Teilstück begonnen werden. Dieses Vorgehen ist auf ausdrückliche Zustimmung des Runden Tisches gestoßen. Für eine schnelle Realisierung dieser Maßnahme sollen zeitnah die notwendigen Gespräche mit dem Bund und Niedersachsen geführt werden. Ziel ist es, die Inbetriebnahme des Teilstücks im Jahr 2015 zu erreichen. Die Projektmittel zur Planung des 5. BA stehen im Rahmen der insgesamt für die Realisierung der A 281 bereit gestellten Mittel zur Verfügung. Den beteiligten Ortsämtern, ihren Beiräten und den Bürgerinitiativen wurde dabei eine umfassende Beteiligung an den Planungen für den 5. BA von Beginn an zugesagt.

Die Prognoseberechnungen ergeben weder für die Kattenturmer Heerstraße südlich der Querspange die befürchtete Verkehrszunahme nach Fertigstellung des BA 2/2 der A 281 noch im Zuge der Robert-Koch-Straße. Lediglich im Bereich des Arsterdamm ist mit einer Zunahme des Verkehrs zu rechnen, die jedoch nur teilweise aus dem Bau der Autobahn resultiert.

Bereits heute gibt es auf der Kattenturmer Heerstraße ein Nachfahrverbot für LKW über sieben Tonnen. Um weitere Entlastungen für die Anwohner zu erreichen, wird der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa entsprechend den Zusagen aus dem „Runden Tisch“ unverzüglich das notwendige Anhörungsverfahren für ein ganztägiges LKW-Fahrverbot einleiten. Hierbei handelt es sich aber um verkehrsbehördliche Angelegenheiten, die außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln sind. Verkehrslenkende Maßnahmen sind nicht Bestandteil einer Planfeststellung, sondern im Rahmen verkehrsbehördlicher Anordnungen zu regeln. Verkehrsberuhigende Maßnahmen und Umstrukturierungen im nachgeordneten Straßennetz sind ebenfalls nicht Gegenstand des Verfahrens, da es hier ausschließlich um den Neubau einer Bundesfernstraße geht. Maßnahmen zur Verbesserung der Situation im Bereich Huckelriede können desgleichen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sein. Diese Forderungen müssen in städtischen Programmen behandelt werden. Bremen hat aber die Notwendigkeit derartiger Maßnahmen erkannt und beabsichtigt, begleitend zur Realisierung der A 281 entsprechende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu erarbeiten und durchzuführen.

Die Einwendung des Gesundheitsamtes Bremen war daher zurückzuweisen.

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.

Auflagen und Hinweise:

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. Die aus einem Trennbauwerk, einem Schlammfang und einer Vorrichtung zur Rückhaltung von Leichtflüssigkeiten bestehende Regenkläranlage ist so zu bemessen, dass mindestens eine Regenspende von 15 l/(s x ha) bezogen auf ein 1-jähriges 15-Minuten-Ereignis behandelt wird.
3. Das Pumpwerk im Bereich des Trogbauwerks ist so zu konstruieren und zu betreiben, dass im Abfluss enthaltene absetzbare Stoffe und Leichtflüssigkeiten vor der Einleitung zurückgehalten werden.
4. Die unter 2.) und 3.) aufgeführten Behandlungsanlagen sind im Rahmen der Unterhaltung bedarfsgerecht zu entschlammern. Gegebenenfalls angefallene Leichtflüssigkeiten (z.B. nach Unfällen) sind unverzüglich zu entfernen und einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen.
5. Böschungen, Seitenstreifen 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.
6. Die Mulden 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.
7. Die Bankettbefestigungen sind als Schotterrasen auszubilden; mindestens den oberen 3 cm der Bankette ist Mutterboden beizumischen.
8. 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.
9. 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.
10. 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.
11. 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 sind daher entsprechend herzustellen und zu unterhalten.

V

Artenschutzrechtliche Prüfung

Zur Durchführung der Baumaßnahme A 281 BA 2/2 ist es erforderlich, die Nester von Mäusebussard und Rauchschwalben (möglicherweise auch einer Schleiereule) zu entfernen.

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 42 Abs. 5 BNatSchG gelten für nach § 19 zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach Maßgabe von Satz 2 bis 7. Sind in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Abs. 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Abs. 1 Nr. 1 *nicht* vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden.

Zur grundlegenden Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur und damit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der Entlastung der Wohnquartiere von Luftschadstoffen und Lärmemissionen ist der Neubau der A 281 BA 2/2 unumgänglich. Die starke Belastung der Neuenlander Straße resultiert aus der Überlagerung innerörtlicher, regionaler und überregionaler Verkehrsfunktionen. Insbesondere im Hinblick auf einen Schwerverkehrsanteil von rund 13 % ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit bereits heute nicht mehr gegeben.

Der Vorhabenträger hat in einer umfangreichen Untersuchung verschiedener Trassen- und Knotenpunktvarianten nachvollziehbar darge-

legt, dass die ausgewählte Variante die beste Zielerreichung in allen untersuchten Bereichen bietet. Den Ausführungen in den Planunterlagen ist eindeutig zu entnehmen, dass eine Trassenverlegung zur Vermeidung der Fällung von Horstbäumen bzw. der Entfernung der unter Schutz stehenden Nester nicht möglich ist.

Die Rauchschwalbe, der Mäusebussard und die Schleiereule müssen als besonders und streng geschützte Arten nach § 10 (2) Nr. 10 und Nr. 11 BNatSchG im Zulassungsverfahren für Eingriffe besonders berücksichtigt werden. Es ergeben sich dadurch besondere Anforderungen an die Vermeidung von Beeinträchtigungen besonders geschützter Tiere, z.B. durch Berücksichtigung von Zeitfenstern im Bauablauf.

Die Teichralle, häufig Teichhuhn genannt, zählt als im betroffenen Bereich vorkommende, streng geschützte Art zu den weit verbreiteten und häufigen Vogelarten. Allerdings ist das Teichhuhn eine störungsempfindliche Art, die voraussichtlich auch in der Nähe der Autobahn in den Gräben, die dort erhalten bleiben, brüten wird. Des Weiteren profitiert die Art von den Maßnahmen zur Erhaltung der Gräben, die im Bereich der Kompensationsmaßnahmen südlich des Flughafens geplant sind. Die lokale Population der Art ist durch das Bauvorhaben mithin nicht gefährdet.

Die Rauchschwalbe gehört zu den besonders geschützten und gefährdeten Arten. Hier können evtl auch geringe Individuenverluste eine lokale Population gefährden. Wegen der Aufgabe des landwirtschaftlichen Betriebes an der Neuenlander Straße durch den geplanten Bau der A 281 BA 2/2 ist mit dem Verlust der Nistplätze zu rechnen. Aufgrund der Untersuchungen wurde festgestellt, dass im betr. Gebiet mit

höchstens bis zu fünf Brutpaaren zu rechnen ist, die von der geplanten Baumaßnahme betroffen sein werden. Insgesamt beläuft sich der Bremer Bestand auf rd. 750 Brutpaare in dorfähnlichen Strukturen am Stadtrand. Um die Eingriffsfolgen für die Rauchschnalbe so gering wie möglich zu halten, werden die Gebäude, in denen sich ihre Nistplätze befinden, außerhalb der Brutzeit abgerissen, bzw. werden die Einflugmöglichkeiten an den betr. Gebäuden vor Beginn der Brutzeit verschlossen, sofern der Bauablauf einen rechtzeitigen Abriss nicht zulässt. Als populationserhaltende Maßnahme werden darüber hinaus an Bauwerken des betr. Landschaftsraumes, insbesondere in der Nähe der Ersatzmaßnahmen südlich des Flughafens an der Ochtum, Nisthilfen angebracht. Mit der Anlage von extensiv genutztem Grünland, der Schaffung von Kleingewässern und einer Feuchtbrache durch die geplanten Ersatzmaßnahmen südlich des Flughafens wird zudem das Nahrungsangebot für die Rauchschnalbe verbessert. Diese Maßnahmen werden parallel zu den Straßenbauarbeiten umgesetzt, so dass insgesamt festzustellen ist, dass durch die geplante Baumaßnahme keine Schädigung der lokalen Population der Rauchschnalbe zu erwarten ist.

Die Schleiereule gehört nicht zu den gefährdeten Arten. Da sie jetzt in diesem stark durch gewerbliche Nutzung, Flughafen und Neuenlander Straße vorbelasteten Raum vorkommt, ist zu erwarten, dass auch die künftige Autobahn nicht zu einer Abwanderung führt. Die Autobahntrasse selbst führt ebenfalls nicht zu einer Gefährdung, da die nahezu durchgehend geplanten Lärm- und Sichtschutzwände das Vogelschlagrisiko minimieren.

Weil die A 281 BA 2/2 in unmittelbarer Nähe zum Horstplatz des Mäusebussard-Brutpaares geplant ist, ist zu erwarten, dass das Paar seinen Brutplatz aufgibt. Durch den Verlust des Nistplatzes ergibt sich eine erhebliche Beeinträchtigung für die Individuen, nicht aber für die lokale Population. Die Art ist im Bremer Raum zahlreich vertreten und nicht in ihrem Bestand gefährdet. Eine Kompensation der Beeinträchtigung erfolgt über eine Optimierung der Lebensraumbedingungen durch eine Verbesse-

rung des Nahrungsangebotes, die im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen und der Ersatzmaßnahmen südlich des Flughafens durchgeführt wird. In Verbindung mit zahlreichen Gehölzbiotopen, die in der Umgebung für die Anlage eines Nistplatzes vorhanden sind, ist davon auszugehen, dass die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geeignet sind, das Gebiet als Lebensraum für den Mäusebussard zu erhalten. In seiner Stellungnahme vom Juni 2008 wird seitens des Kieler Instituts für Landschaftsökologie (KIfL) bestätigt, dass durch die Zerstörung eines potenziellen Mäusebussard-Horstplatzes an der Neuenlander Straße im Zuge der Realisierung des Neubaus der A 281 BA 2/2 nicht mit einer Gefährdung der lokalen Population des Mäusebussards in Bremen zu rechnen ist.

Über die direkten Eingriffswirkungen der Maßnahme wie den Lebensraumverlust durch Überbauung hinaus ist nicht mit einer erheblichen Beeinträchtigung der Vogelwelt durch den Bau und Betrieb der Autobahn zu rechnen, da der betroffene Bereich bereits heute durch den Verkehr im Zuge der Neuenlander Straße und Kattenturmer Heerstraße sowie den Flughafenbetrieb stark vorbelastet ist. Es ist davon auszugehen, dass die im Gebiet vorhandenen Arten und Individuen eine vergleichsweise hohe Toleranz gegenüber den indirekten Straßenwirkungen besitzen, so dass sie sich auch an die geplante Autobahn anpassen werden.

Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung der zu erwartenden Beeinträchtigungen der Brut- und Nahrungshabitate der betroffenen Arten sind wie in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt durchzuführen.

Unter der Bedingung, dass die geplanten Vermeidungs- sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchgeführt werden, ist davon auszugehen, dass die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Daher erübrigt sich die Prüfung und Erteilung einer Ausnahmegenehmigung, da die Verbotsstatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG nicht erfüllt werden.

VI

Ausnahme von den Vorschriften der Baumschutzverordnung vom 30.09.2004

Für den Bau der A 281 BA 2/2 müssen 24 Bäume gefällt werden, die nach der Bremischen Baumschutzverordnung geschützt sind. Ein Ausgleich erfolgt durch die geplante landschaftsplanerische Gestaltung der Straßenrandbereiche, wo mindestens 48 Bäume (Ausgleichsverhältnis 1:2) neu gepflanzt werden.

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.

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 der Bundesfernstraßenkreuzungsverordnung (FStrKrV) abzuschließen.

Einschränkungen aufgrund der Lage innerhalb des Bauschutzbereiches des Verkehrsflughafens Bremen

Die Zustimmung der Luftfahrtbehörde beim Senator für Wirtschaft und Häfen zur Erteilung einer Baugenehmigung wird dann erforderlich sein, wenn Bauwerke die vorlagepflichtige Höhe von 3,20 m ü. NN überschreiten sollten. Die zuvor genannte Höhe gilt nach § 15 Abs. 1 LuftVG sinngemäß für Bäume, Freileitungen, Masten, Dämme sowie für andere Anlage und Geräte. Die Errichtung dieser Luftfahrtshindernisse bedarf nach § 15 Abs. 2 LuftVG der Genehmigung.

Da Aufschüttungen, Schilderbrücken, Beleuchtungsmasten oder andere aufragende Hindernisse nicht im Plan detailliert dargestellt sind, ist eine Zustimmung oder Genehmigung der Luftfahrtbehörde nach § 12 bzw. 15 LuftVG einzuholen. Der Einsatz von Baugeräten im Planungsbereich bedarf der Genehmigung nach § 15 LuftVG.

Die Maßnahmen sind so rechtzeitig mit der Luftfahrtbehörde abzustimmen und die Genehmigungen zu beantragen, dass die Baumaßnahmen im Anflugbereich vor Baubeginn in Luftfahrtorganen veröffentlicht werden können. Die Abstimmung und Genehmigung kann auf jeweils aktuelle Teilmaßnahmen begrenzt sein.

Kampfmittel

Mit dem Vorhandensein von Kampfmitteln (Blindgänger, Munition, o.ä.) ist zu rechnen. Vor Baubeginn ist das Grundstück untersuchen zu lassen. Zuständig ist die Polizei Bremen, Kampfmittelräumdienst L 26, (Tel.: 362-12232 oder 362-12281).

Die Naturschutzbehörde ist so rechtzeitig vor Beginn der Kampfmittelräumung über Art und Umfang der Maßnahmen zu informieren, dass naturschutzrechtliche Auflagen berücksichtigt werden können.

Das Ergebnis der Untersuchung (schriftliche Bestätigung der Polizei Bremen) ist dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa mitzuteilen.

Kulturgüter

Im Trassenbereich des Bauabschnittes 2/2 befinden sich bedeutende archäologische Fundstätten. Sie befinden sich auf den Grundstücken Neuenlander Str. 129 und 131 und werden durch die Baumaßnahme überbaut.

Drei hochmittelalterliche Wurtten (Nrn. 4, 5 und 6) mit Hofgebäuden stehen nach §§ 2, 3 des Bremischen Denkmalschutzgesetzes (BremDSchG) als geschütztes Kulturgut unter Denkmalschutz und sind unter Band II, Ziffer 57, 58 und 59 in die Denkmalliste eingetragen.

Sie gehören zu einer einst entlang der Neuenlander Straße bestehenden Wurttenkette und gehen zeitlich zurück in das 12. Jahrhundert. Diese Wurtten stehen in unmittelbarer Verbindung mit der mittelalterlichen Erschließung der rückwärtigen Fluren. Sie sind die Reste von mehreren Wurtten, die im hohen Mittelalter das Dorf *Nienlande* gebildet haben.

Der Vorhabenträger hat im Planfeststellungsverfahren 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 Wurtten 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 (BremGBl. 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

Die Baumaßnahme ist von einem altlastenerfahrenen Sachverständigen gemäß § 18 Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) zu begleiten. Der Sachverständige ist dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Referat 24, spätestens zwei Monate vor Beginn der Baumaßnahme schriftlich zu benennen.

Der Sachverständige hat ein Untersuchungsprogramm für das Bodenmanagement sowie für die baubegleitende Grundwasserbeobachtung auszuarbeiten. Das Untersuchungsprogramm ist bis spätestens einen Monat vor Beginn der Baumaßnahme dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Referat 24, zur Zustimmung vorzulegen.

Die Auswertung, Darstellung und Bewertung der Untersuchungsergebnisse sowie die Nachweise über die durchgeführten Sanierungen sind für die gesamte Maßnahme zu dokumentieren. In geeigneten Zeitschnitten sind dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Referat 24, Zwischenberichte und nach Abschluss der Maßnahme ein Abschlussbericht vorzulegen.

Die für das Bodenmanagement notwendigen Bereitstellungsflächen für die Lagerung und Klassifizierung der Aushubböden sind mit einer wasserundurchlässigen Sohlabdichtung zu versehen. Das Sicker- und Niederschlagswasser ist zu fassen und schadlos zu beseitigen.

Im Rahmen der Baumaßnahme ist auf dem Grundstück Neuenlander Straße 125 der kontaminierte Oberboden im Rahmen des Bodenmanagements zu sanieren.

Sollte die Baumaßnahme im Bereich des Neuenlander Rings/Hünefeldstraße/Paul-Feller-Straße in den wassergesättigten Untergrund eingreifen, so ist dieses mit dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Referat 24, und der Airbus Deutschland GmbH (Umweltschutz) abzustimmen, damit es nicht zu Störungen der laufenden Grundwassersanierung kommt.

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 53 52, Fax: 496 53 52, 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 Kontakt mit dem Referat 23, Abfall- und Kreislaufwirtschaft, beim Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa (Tel.: 361-59 352) aufzunehmen.

Für die im Rahmen der Baumaßnahme anstehenden Entsorgungen ist vom Vorhabenträger eine Erzeugernummer bei der Abfallüberwachungsbehörde des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Abschnitt 230 (Herr Dorenkamp, Tel.: 361-59352), Ansgaritorstr. 2, 28195 Bremen, zu beantragen.

Bezüglich der Entsorgung von Abfällen sind die einschlägigen Vorgaben der Nachweisverordnung (NachwV) vom 26.10.2006 (BGBl. I, S. 2298), in der jeweils gültigen Fassung, einzuhalten. Es ist ein Register, bestehend aus Entsorgungs-/Verwertungsnachweisen und den nötigen Begleitscheinausfertigungen/Übernahmescheinen, einzurichten.

Hinsichtlich der Nachweisführung zu Materialien „LAGA<Z 2“ wird darauf hingewiesen, dass es sich hierbei nicht um Abfälle handelt, solange diese Stoffe auf dem Grundstück verbleiben, da in diesem Fall weder der subjektive noch der objektive Abfallbegriff erfüllt wird.

Bauablaufplanung, Landschaftspflegerische Begleitplanung

Vor der Ausschreibung 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. Bei der Durchführung der Baumaßnahme ist die Bundesartenschutz-Verordnung zu beachten.

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen von Individuen besonders und streng geschützter sowie gefährdeter Vogelarten sollen Nistplätze von gehölz- und gewässerbrütenden Arten, die nicht erhalten werden können, rechtzeitig vor Beginn der Brutzeit, d.h. bis Ende Februar, beseitigt sein.

Gebäude sind vor dem Abriss auf Rauchschnalbenester zu kontrollieren.

Wenn Nester vorhanden sind, ist ein Abriss nur außerhalb der Brut- und Führungszeit von Rauchschnalben, d.h. von Anfang Oktober bis Ende März, möglich.

Für die Schleiereule als Gebäudebrüter, deren Brutstandort unbekannt ist, ist eine Kontrolle der Gebäude vor dem Abriss auf Nester erforderlich. Vor Baubeginn ist der Vorhabensbereich flächendeckend nach Nistplätzen der Schleiereule durch einen qualifizierten Ornithologen kartieren zu lassen. Die Kartierungsergebnisse sind der Naturschutzbehörde vorzulegen. Falls Nester gefunden werden, ist mit der Naturschutzbehörde das weitere Vorgehen einvernehmlich abzustimmen.

Alternativ dazu kann auch durch Verschließen aller Gebäudeöffnungen vor der Brutzeit (d.h. bis Ende Januar) eine Brut der Gebäudebrüter Rauchschnalbe und Schleiereule verhindert werden, so dass die og. Einschränkungen der Zeitfenster für den Gebäudeabriss entfallen.

Um eine Tötung von Tieren zu vermeiden, darf die Zerstörung der Nester nicht in der Brutzeit erfolgen.

Als Ersatz für den Verlust von Rauchschnalbenestern sind Nisthilfen an Bauwerken in der Nähe der Kompensationsmaßnahmen anzubringen (ohne zeitliche Verzögerung zum Nistplatzverlust). Außerdem sind parallel zu den Straßenbaumaßnahmen die Anlage von extensiv genutztem Grünland sowie die Schaffung von Kleingewässern und einer Feuchtbrache als Ersatzmaßnahme südlich des Flughafens durchzuführen, um auf diese Weise das Nahrungsangebot für die Rauchschnalben zu verbessern. Dabei ist zu beachten, dass die Herstellung dieser Kompensationsmaßnahmen „Am Ochtumdeich“ südlich des Flughafens nur außerhalb der Brutzeit der Wiesenvögel erfolgen darf (i.d.R. 15.03.-16.06). Der Baubeginn dieser Kompensationsmaßnahmen ist der Naturschutzbehörde, den Ortsämtern Neustadt und Obervieland und dem zuständigen Polizeirevier 10 Werktage vorher schriftlich anzuzeigen.

Falls der Brutplatz einer Schleiereule zerstört wird, sind Ersatznistplätze in oder an Gebäuden der Umgebung anzubringen (ohne zeitliche Verzögerung zum Nistplatzverlust).

Für Mäusebussard und Teichralle gilt, dass deren Lebensräume nicht während der Brutzeit zerstört werden dürfen, um Fluchtmöglichkeiten zu schaffen.

Die transparenten Abschnitte der Lärm- und Sichtschutzwände sind als Kollisionsschutz für Vögel flächig zu markieren.

Wie auch in den Abschnitten 2/1 und 3/1 der A 281 sind ausschließlich Leuchten mit insektenschonenden Natriumdampf Hochdrucklampen zu verwenden.

Die im Plangebiet vorgesehenen Gehölzpflanzungen würden mit der vorgesehenen Wuchshöhe in einigen Bereichen die Hindernisbegrenzungsflächen am Verkehrsflughafen Bremen durchdringen. Bäume unterliegen gem. § 15 LuftVG der luftverkehrsrechtlichen Genehmigungspflicht. Die Bepflanzungspläne sind hinsichtlich der Wuchshöhe und der Gehölzarten (Vogelschlag) mit der **Luftfahrtbehörde** beim Senator für Wirtschaft und Häfen abzustimmen und zur Genehmigung vorzulegen.

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 Vorhabensbereich sind mit der Naturschutzbehörde rechtzeitig vor Baubeginn vor Ort festzulegen oder in einem Baustellenablaufplan darzustellen.

Es wird darauf hingewiesen, dass gem. § 30 BremNatSchG auch das vorhabenbedingte Entfernen von Bäumen und Sträuchern grundsätzlich nur in der Zeit vom 1.10. bis zum 28.2. gestattet ist.

Zu erhaltene Gehölze sind im Kronen-, Stamm- 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 Kabeltrassen der **Flugsicherung** sind von Bepflanzungen freizuhalten.

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.

Auf den Flächen für die Maßnahme E 1 sind die Gräben bis zur Uferkante erst ab dem 25.

Juli zu mähen, um dem Uferbewuchs die Möglichkeit zur Samenreife zu geben. Bei den auf den Flächen für die Maßnahme E 1 anzulegenden Kleingewässer und Wiesentümpel ist alle 10 Jahre eine Entschlammung zur Verhinderung dauerhafter Verlandung vorzunehmen.

Die Ziele der Kompensationsmaßnahmen „Am Ochtumdeich“ sowie die zu ihrer Erreichung notwendigen Pflege- und Erhaltungsmaßnahmen, die erforderlichen Begleituntersuchungen und Funktionskontrollen sind rechtzeitig vor der ersten Nutzungsperiode nach Herstellung der Maßnahmen in einem Pflege- und Entwicklungsplan darzustellen. Dieser ist einvernehmlich mit der Naturschutzbehörde abzustimmen. Die erforderlichen Pflegemaßnahmen sind nach Bedarf fortzuschreiben und die Fortschreibung einvernehmlich mit der Naturschutzbehörde abzustimmen; sie sind der Behörde zusammen mit einer Dokumentation der durchgeführten Kontrollen und Ergebnisse von Begleituntersuchungen jährlich zum 31.01. des Folgejahres als Bericht vorzulegen.

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

Wasserwirtschaft

Von Seiten des Deichverbandes am linken Weserufer wurden folgende Auflagen geltend gemacht, deren Einhaltung vom Vorhabenträger zugesagt wurde:

- 1) Die Ausführungs- und Bauablaufplanung sämtlicher die Gewässer betreffenden Maßnahmen einschließlich der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist vor Baubeginn im Einvernehmen mit dem Deichverband am linken Weserufer abzustimmen.
- 2) Der Beginn der Bauarbeiten ist dem Deichverband anzuzeigen.
- 3) Der ausreichende Wasserabfluss in den Gewässern ist während der Baumaßnahme jederzeit zu gewährleisten.
- 4) Für den Bauablauf ist zu berücksichtigen, dass die Durchgängigkeit des Bewässerungszuleiters (Neuenlander Wasserlöse) sowie des vorhandenen Dükers DN 500 zur Kleingarten Zuwasserversorgung bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Ersatzbauwerke bzw. Gewässerstrecken jederzeit gewährleistet sein muss.

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. Dieses gilt ebenso für die Zufahrten zu den Kleingartengebieten.

Die Löschwasserversorgung in dem Bereich ist ständig aufrecht zu erhalten.

Leitungen

Bezüglich der erforderlichen Leitungsverlegungen sind rechtzeitig Gespräche mit den betroffenen Leitungsträgern zu führen, und es sind die Vorlaufzeiten im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

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 und rechtzeitig mit der swb abzustimmen. Bei Aufstellung und Ausführung von Straßenausbauplänen ist ein Sicherheitsabstand von ca. 2 m zwischen Baumachse und Versorgungsleitung einzuhalten. 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 der aktuellen Planunterlagen aller Versorgungseinrichtungen der swb inkl. Hausanschlussleitungen aller Gewerke zeitnah zur Bauausführung bei der zuständigen Netzdokumentation tätigt und vor Ort vorhält. Die Forderungen der Schutzanweisungen für Versorgungseinrichtungen der swb Netze GmbH&Co.KG sind zu beachten und einzuhalten.

Es sind ferner öffentliche Kanalanlagen betroffen. Die Bremer Entsorgungsbetriebe sind im Rahmen der Ausführungsplanung zu beteiligen. Sofern erforderlich wird entsprechend den Zusagen des Vorhabenträgers den Belangen der Entwässerung auch bei der Bauablaufplanung Rechnung getragen. Der Planfeststellungsinhaber hat sicherzustellen, dass der bauausführende Unternehmer sich durch Einblick bzw. Anforderung der Bestandspläne der Bremer Entsorgungsbetriebe überzeugt, ob und wo in der Nähe des Arbeitsbereiches Kanalanlagen vorhanden sind.

Darüber hinaus ist der Deutschen Telekom AG seitens des Vorhabenträgers die Berücksichtigung ihrer Belange hinsichtlich der betroffenen Telekommunikationslinien zugesagt worden. Die benötigte Vorlaufzeit beträgt ca. 2 Monate.

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 § 28 des BremNatSchG zu beachten.

Immissionsschutz

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

Die bauausführenden Firmen haben bezüglich Lärm, Erschütterungen, Staub, etc. die §§ 22 ff BImSchG zu beachten. Erforderlichenfalls sind weitergehende Schutzmaßnahmen zu ergreifen, z.B. Schallschirme einzusetzen.

Während der Bauphase sind zur Vermeidung von Feinstaubemissionen die Vorgaben des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa gemäß der Richtlinie für die Konkretisierung immissionsschutzrechtlicher Betreiberpflichten zur Vermeidung und Verminderung von Staub-Emissionen durch Bautätigkeit zu berücksichtigen.

Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind so früh herzustellen, wie es ein wirtschaftlicher Bauablauf zulässt, um die Wohnbebauung so gut wie möglich vor zusätzlichen Belastungen während der Bauphase zu schützen.

Hinsichtlich des offenporigen Asphalt ist zu beachten, dass die Vorschriften der 16. BImSchV in Verbindung mit der RLS 90 sowie den entsprechenden Anweisungen von Seiten des Bundesverkehrsministeriums eingehalten werden.

Erschütterungen

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

Während der erschütterungsintensiven Baumaßnahmen sind Schwingungsmessungen durchzuführen. Soweit im Einwirkungsbereich Gebäude betroffen sind, ist ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

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 2/2 im Abschnitt zwischen Neuenlander Ring und Kattenturmer Heerstraße 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 18.12.2006 hat das Amt für Straßen und Verkehr dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr die Planunterlagen für den Neubau der Bundesautobahn A 281, Bauabschnitt 2/2 im Abschnitt zwischen Neuenlander Ring und Kattenturmer Heerstraße inklusive der Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 30.01.2002 für den Bauabschnitt 2/1 im Übergangsbereich zum Bauabschnitt 2/2 zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zugeleitet. Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 7. Februar 2007 bis zum 6. März 2007 einschließlich in der Bibliothek der Bremischen Bürgerschaft sowie in den Ortsämtern Neustadt und Obervieland 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.

Ergänzende Offenlage

Vom 6. August 2008 bis einschließlich 5. September 2008 erfolgte auf Veranlassung der Anhörungsbehörde eine ergänzende Auslegung in den Ortsämtern Neustadt/Woltmershausen und Obervieland hinsichtlich der Änderungen (Blaueintragungen) in den Planfeststellungsunterlagen, die das Lärmschutzkonzept des Vorhabens betreffen. Dabei handelt es sich um folgende Änderungen: Abkröpfung der Lärmschutzwand Nr. 3, Einbau offenporigen Asphalts sowie das bereichsweise Ersetzen der Lärmschutzwand Nr. 6 durch einen Lärmschutzwahl. Die diesbezüglichen Planunterlagen haben 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. Außerdem wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Möglichkeit, Einwendungen vorzubringen, auf die Änderungen des Lärmschutzkonzeptes beschränkt sind und dass alle darüber hinaus gehenden Einwendungen im Rahmen des Änderungsverfahrens unberücksichtigt bleiben würden.

Während des Anhörungsverfahrens wurde außerdem festgestellt, dass eine Folgemaßnahme des Baues der A 281 BA 2/2 zwar zeichnerisch in den Lageplänen dargestellt war und als neue Wegeverbindung auch eine im Lageplan ausgewiesene Bauwerksbezeichnung erhalten hat, dass aber dieser Bereich nicht mit der gemäß den Planfeststellungsrichtlinien geforderten Planfeststellungsgrenze versehen war. Zur Erschließung der Kleingartenanlage nach Herstellung der Querspange ist zur Anlegung eines neuen Weges auch Grunderwerb erforderlich. Diese Tatsache war sowohl dem Grunderwerbsplan als auch dem Grunderwerbsverzeichnis zu entnehmen.

Aufgrund der fehlenden Planfeststellungsgrenze bestand immerhin die Möglichkeit, dass die Eigentümerin des betr. Grundstückes ihre persönliche Betroffenheit dem Plan nicht hatte entnehmen können. Gemäß § 73 (8) S. 1 BremVwVfG ist bei einer Änderung ausgelegter Planunterlagen, die Belange Dritter erstmalig oder stärker als bisher berühren, diesen die Änderung mitzuteilen und ihnen Gelegenheit zu Stellungnahmen und Einwendungen innerhalb von zwei Wochen zu geben. Die Eigentümerin ist daher aufgrund ihrer grundrechtlichen Betroffenheit von dieser sie betreffenden, zeichnerischen Änderung der Planunterlagen gesondert informiert worden mit der Möglichkeit, innerhalb von zwei Wochen Stellungnahmen und Einwendungen zu erheben. Von dieser Möglichkeit hat sie keinen Gebrauch gemacht.

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

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

Die Bundesautobahn A 281 ist als Eckverbindung zwischen der A 1 und der A 27 eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte im Lande Bremen. Mit der beabsichtigten Schließung des Bremer Autobahnringes sollen die innerstädtischen Einfallstraßen erheblich entlastet und die Belastung durch Luftschadstoffe und Lärm entscheidend gesenkt werden. Gleichzeitig entfaltet der Bau der Autobahn wesentliche Verbesserungen für den Wirtschafts- und Logistik-, aber auch den Tourismusstandort Bremen.

Von besonderer Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes Bremen ist die störungsfreie Erreichbarkeit bestehender und geplanter Wirtschaftsstandorte. Qualitative Defizite in der Verkehrsinfrastruktur gehören zu den entscheidenden Investitionshemmnissen für Wirtschaftsansiedlungen. Der Neubau der Bundesautobahn A 281, Bauabschnitt 2/2 hat für die Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Bremen höchste Priorität.

Ziel der Direktverbindung zwischen dem GVZ und dem Autobahnzubringer Arsten durch die A 281 ist es, die Neustadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten und den gewerblichen Güter- und Personenverkehr sowie den Wohnanliegerverkehr zu entzerren und zu trennen. Mit der Fertigstellung des Bauabschnittes 2/2 entsteht im Zusammenhang mit den bereits unter Verkehr stehenden Bauabschnitten 3/1 und 2/1 erstmals eine leistungsfähige Anbindung des GVZ an das überregionale Verkehrsnetz. In Folge dessen wird mit Freigabe des Bauabschnittes 2/2 die Neuenlander Straße weitgehend vom Durchgangsverkehr entlastet, so dass es in den anliegenden Wohngebieten aufgrund der geringeren Verkehrsbelastung zu einer Verminderung der Schall- und Luftschadstoffimmission kommen wird, mithin zu einer wesentlichen Verbesserung der Lebensqualität.

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) vom 15. November 1976 (Bremisches Gesetzblatt) in der Neufassung der Bekanntmachung vom 9. Mai 2003 (Brem.GBl. S. 219), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 18. November 2008 (Brem.GBl. S. 387)

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. I S. 1757, 2797), zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 22.12.2008 (BGBl. I S. 2986), 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 Umweltauflagen 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 19. Juni 2008 hat die Anhörungsbehörde die zusammenfassende Darstellung gemäß § 11 UVPG erstellt und anschließend 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

Gesetzliche Maßstäbe zur Beurteilung der Intensität von Einwirkungen auf Menschen durch Infrastrukturmaßnahmen gibt es nicht. Immissionsgrenzwerte zur Einwirkung von Verkehrslärm auf die Nachbarschaft ergeben sich aus der aufgrund § 43 BImSchG erlassenen Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung-16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146).

Orientierungswerte hinsichtlich Luftschadstoffen enthält die 22. BImSchV (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft) vom 11. September 2002 in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. Juni 2007 (BGBl. I S. 1006).

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

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 verfügten Nebenbestimmungen (Ziffer VII des Planfeststellungsbeschlusses) soweit wie möglich verhindert oder auf ein den Umständen entsprechendes Mindestmaß minimiert.

1.2. Auswirkungen durch Lärm

Gesetzliche Umwelanforderungen zur Bewertung sind die §§ 41, 42 und 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2470).

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.

Verkehrslärmbetrachtung

Aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen

Durch den Neubau der A 281 BA 2/2 kommt es in Teilen der angrenzenden Wohngebiete zu erhöhten Lärmimmissionen und Grenzwertüberschreitungen an schutzwürdigen Gebäuden. Mit den nach der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV vorgesehenen umfangreichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, Lärmschutzwall und offener Asphalt der Fahrbahnoberfläche) wird das technisch, unter Beachtung städtebaulicher und landschaftspflegerischer Aspekte, mögliche Maß an aktivem Lärmschutz ausgeschöpft.

Mit den genannten Lärmschutzmaßnahmen wird ein weitgehender Schutz der an die A 281 BA 2/2 angrenzenden Wohnbebauung beiderseits der Trasse erreicht. Durch die geplanten Lärmschutzanlagen sind – bezogen auf den Bau der A 281 BA 2/2 ohne Lärmschutzmaßnahmen – in den am stärksten betroffenen autobahnzugewandten Gebäudeseiten sowie im direkt angrenzenden Außenwohnbereich, abhängig vom Abstand zur Autobahn bzw. von der Geschossebene, wesentliche Pegelminderungen zu verzeichnen.

Dies betrifft folgende schutzbedürftige Gebiete:

- Wohnbebauung nordöstlich der Neuenlander Straße, nordwestlich des Kirchwegs
- Dauerkleingärten nördlich der Neuenlander Straße
- Wohnbebauung, Schulen, Altenheim im Bereich der Valckenburghstraße
- Wohnbebauung nordwestlich des Trogabschnitts der Neuenlander Straße
- Airbushallen 20F, 20G, und 21A
- Wohnbebauung südlich Makromarkt, westlich der Kattenturmer Heerstraße
- Dauerkleingärten südlich Makromarkt, westlich der Kattenturmer Heerstraße

Die vg. Gebiete sind in der schalltechnischen Untersuchung zur geplanten A 281 BA 2/2 ausgeführt (Anlage 11, Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen). Die sich daraus ergebenden Beurteilungspegel für die maßgeblichen Immissionsorte an der Wohnbebauung bzw. im Außenwohnbereich sind aus der Unterlage 11.2.2 ersichtlich. Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen sind unter Beachtung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, sofern die Umfassungsbauteile der entsprechenden Gebäude nicht ausreichend sind. Für betroffene Außenwohnbereiche kommt eine Entschädigung als Ausgleich der Beeinträchtigungen in Betracht.

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.

Gemäß § 41 BImSchG wird sichergestellt, dass durch die Maßnahme keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsrgeräusche 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 durch das Schutzgut Luft

Gesetzliche Umweltauflage zur Bewertung ist das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG).

Bewertungskriterien sind die Anforderungen der 22. Bundesimmissionsschutz-Verordnung (22. BImSchV - Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft) vom 11. September 2002 in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. Juni 2007 (BGBl. I. S. 1006).

Die durchgeführten Schadstoffuntersuchungen der Parameter

- NO₂-Gesamtbelastung (Jahresmittelwert)
- NO₂-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 2/2 der A 281 ermittelt und bewertet.

Den Immissionsberechnungen für die flächenbezogenen Immissionskarten liegen die in der Luftschadstofftechnischen Untersuchung (Unterlage 16, Ordner 3 der Planfeststellungsunterlagen) in Kap. 3 beschriebene Methodik, sowie in Kap. 4 beschriebenen Eingangsdaten (u.a. Hintergrundbelastung) und die für das Straßennetz von Bremen ermittelten Emissionsdichten (vgl. Kap. 5) zugrunde.

Die Berechnungen wurden für das Prognosejahr 2015 durchgeführt mit der Zugrundelegung einer durchgängigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h.

Untersucht werden die vorrangig vom Straßenverkehr erzeugten Schadstoffe Stickoxyde NO₂ und Feinstaubpartikel (PM 10). Im Zusammenhang mit Beiträgen durch den Kfz-Verkehr sind gemäß den Messdaten des Bremer Luftüberwachungssystems (BLUES) die Schadstoffe Benzol, Blei, Schwefeldioxid SO₂ und Kohlenmonoxid CO von untergeordneter Bedeutung (BLUES 2000-2003) und für die Beurteilung des Vorhabens nicht von Belang.

Der zukünftige Verkehr auf der A 281 BA 2/2 führt im Untersuchungsraum zu einer neuen Gesamtimmission. Eine Überschreitung der Grenzwerte an beurteilungsrelevanten Punkten wird aber weder für NO₂ noch für PM 10 im Luftschadstoffgutachten festgestellt.

Im Prognosefall kommt es sowohl für NO₂ als auch für PM 10 in Bereichen mit beurteilungsrelevanten Punkten großflächig zu einer Verbesserung der Immissionssituation im Vergleich zum Prognose-Nullfall (Beurteilungspunkte P5, P7, P8, P9, Anlage 1a, Seite 32 der Planfeststellungsunterlagen). Dies erklärt sich durch die Verkehrsentlastung der Neuenlander Straße und die geplanten Lärmschutzeinrichtungen. Lediglich im Bereich der Wohnhäuser nördlich der Neuenlander Straße entlang der Georg-Droste-Straße, der Vohnenstraße und der Nollendorfer Straße sowie an den Gebäuden entlang des Arsterdamms ist mit geringfügigen Erhöhungen der Immissionen zu rechnen. Schadstoffbelastungen, die für Anlieger Gefahren und erhebliche Belästigungen bedeuten könnten, sind nicht ersichtlich. Die Grenzwerte nach der 22. BImSchV werden deutlich unterschritten.

Luftqualitätsprobleme sind daher nicht zu erwarten.

Diese Aussage wird bestätigt durch die Überprüfung der og. Berechnungen hinsichtlich der Auswirkungen der Kfz-Belastungssituation des Jahres 2025, die ergab, dass die im Luftschadstoffgutachten getroffenen Aussagen zur Lufthygiene weiterhin Bestand haben. Aufgrund des fortschreitenden Standes der Technik ist zukünftig eher mit geringeren Werten zu rechnen.

2. Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen

Gesetzliche Umweltauflagen zur Bewertung im Sinne der Nr. 0.6.1.1. Allgemeine Vorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) sind die §§ 11 bis 13 und § 26c BremNatSchG sowie § 34 BNatSchG.

Bewertungskriterium ist die Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen.

Gemäß gutachterlicher Stellungnahme der Naturschutzbehörde vom 29. Juli 2005 und der Änderung vom 14.10.2005 (Anlage 12.4, Ordner 2) stellt das Vorhaben einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne der vg. Gesetze dar.

Naturschutzrechtliche Schutzgebiete und geschützte Biotop nach § 22 a BremNatSchG liegen im Untersuchungsgebiet nicht vor.

Der überwiegende Teil des Untersuchungsgebietes (UG) ist städtisch geprägt.

Hervorzuheben sind die stadtbildprägenden Gehölzbestände entlang und nördlich der Neuenlander Straße, sowie die parkartigen Grundstücke südlich der Neuenlander Straße. Der Bereich südlich der Neuenlander Straße wird jedoch überwiegend von den Gewerbeflächen mit großformartiger Bebauung charakterisiert.

Ein hoher Anteil der Biotoptypen im Eingriffsgebiet ist anthropogen überformt.

Im Osten des Eingriffsgebiets befinden sich noch kleinere Grünflächen. Das Gebiet wird von mehreren Gräben durchzogen. Rasen, Ruderalfluren und Röhrichte kommen kleinflächig vor. Aufgrund der geringen Biotopwertigkeiten im Untersuchungsgebiet ist mit nennenswerten Vorkommen von Pflanzenarten der Roten Liste nicht zu rechnen.

In dem Untersuchungsgebiet ist aufgrund der vorhandenen Biotopstrukturen mit Amphibien zu rechnen. Im Verlauf der Kartierung wurden jedoch keine Lurche nachgewiesen. Die geringe Bedeutung im UG für Amphibien ist auf die hohe Verkehrsbelastung, den hohen Versiegelungsgrad und die geringe Anzahl von Gewässern mit schlechter Qualität zurückzuführen.

Die im Untersuchungsgebiet erfassten wild lebenden Vogelarten zählen zu den europäischen Vogelarten und sind damit besonders geschützte Arten nach § 10 (2) Nr. 10 BNatSchG. Die im Untersuchungsgebiet vorkommenden Arten sind aber bis auf die Arten Saatkrähe und Rauchschnalbe allgemein häufig und weit verbreitet. Aufgrund der starken Vorbelastung weist das UG keine besondere Bedeutung für die lokalen Populationen der erfassten Vogelarten auf. Dies zeigt sich insbesondere im geringen Vorkommen gefährdeter Arten und seiner geringen Individuendichte.

Eine Funktionsausprägung besonderer Bedeutung besteht damit für die Lebensräume der geschützten Arten nach § 10 (2) Nr. 10 BNatSchG nicht. Eine Ausnahme bilden die gefährdeten Arten Rauchschnalbe und Saatkrähe. Davon braucht die Saatkrähe nicht weiter betrachtet werden, da sie weder mit Brut- noch mit Nahrungshabitaten vom Eingriff betroffen ist.

Die Rauchschnalbe ist jedoch von dem Straßenbauvorhaben im Bereich der Grundstücke Neuenlander Straße Nr. 105-107 und 129-131 betroffen. Es erfolgt daher eine besondere Berücksichtigung. Als direkte Maßnahme zur Minimierung der Eingriffsfolgen werden die Gebäude, in denen sich Nistplätze befinden, außerhalb der Brutzeit abgerissen oder die Einflugmöglichkeiten an den betreffenden Gebäuden vor Beginn der Brutzeit verschlossen. Als Ersatzmaßnahme werden in der Nähe südlich des Flughafens an der Ochtum Nisthilfen angebracht. Mit der Schaffung von Kleingewässern und einer Feuchtbrache südlich des Flughafens wird zudem das Nahrungsangebot für die Art verbessert. Mit der Umsetzung der Minimierungs- und konfliktmindernden Maßnahmen ergibt sich somit keine Schädigung der lokalen Population der Rauchschnalbe.

Die im UG nachgewiesenen Tierarten Mäusebussard, Schleiereule und Teichhuhn gehören zu den streng geschützten Arten gemäß § 10 (2) Nr. 11 BNatSchG.

Der Mäusebussard ist im Bremer Raum zahlreich vertreten und im Bestand nicht gefährdet. Eine Kompensation der Beeinträchtigung erfolgt über eine Optimierung der Lebensraumbedingungen. Es ist davon auszugehen, dass die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geeignet sind, das Gebiet als Lebensraum für den Mäusebussard zu erhalten.

Die im UG einmal nachgewiesene Schleiereule ist ein Brutvogel des Siedlungsraumes. Die Art ist nicht gefährdet. Da sie in diesem stark durch gewerbliche Nutzung vorbelasteten Raum vorkommt, ist nicht zu erwarten, dass die geplante A 281 BA 2/2 zu einer Abwanderung führt. Ein erhöhtes Vogelschlagrisiko ist aufgrund der an der Autobahntrasse geplanten Lärm- und Sichtschutzwände nicht zu erwarten.

Das störungsempfindliche Teichhuhn wird auch weiterhin in der Nähe der Autobahn in den Gräben, die dort erhalten bleiben, brüten. Weiter profitiert die Art von den Maßnahmen zur Erhaltung der Gräben, die im Bereich der Kompensationsmaßnahmen südlich des Flughafens geplant sind. Die lokale Population des Teichhuhns ist durch das Bauvorhaben nicht gefährdet.

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 der streng geschützten Arten nach § 10 (2) Nr. 10 und 11 BNatSchG prognostiziert werden (Anlage 12 Landschaftspflegerischer Begleitplan, Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen).

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 (Anlage 12.1-12.3 Landschaftliche Begleitplanung, Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen).

Vermeidungsmaßnahmen

Folgende Maßnahmen, die bei der Planung der A 281, BA 2/2 berücksichtigt wurden, führen zu einer Vermeidung und Minimierung der Eingriffswirkungen:

- Intensive Vorprüfung verschiedener Varianten im Rahmen der UVS und der „Konzeptionellen Untersuchung zur Führung der A 281 östlich des Knotenpunktes Neuenlander Ring/Neuenlander Straße“ zur Auswahl der umweltverträglichsten Variante.
- Trassenverlauf in einem Bereich, der bereits heute starke Vorbelastungen aufweist (z.B. hohe Versiegelung, Verlärmung).
- Reduzierung der Fahrbahnbreite auf das erforderliche Mindestmaß. Der Abschnitt 2/2 der A 281 ist aufgrund seiner Lage innerhalb bebauter Gebiete gemäß der Richtlinie für die Anlage von Straßen (RAS-N) als Autobahntyp Stadtautobahn der Straßenkategorie B II einzustufen.
- Weitestgehende Reinigung des anfallenden Oberflächenwassers nach dem Stand der Technik vor Einleitung in die Vorflut gemäß den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-Ew), Ausgabe 2005.
- Keine direkte Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers der Straßenflächen in das angrenzende Grabensystem sowie
- Errichtung von Lärm- und Sichtschutzwänden zur Reduzierung der betriebsbedingten Auswirkungen der Straße.

Darüber hinaus werden auch folgende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen für bau-, anlage- und betriebsbedingte Risiken berücksichtigt:

- Flächige Markierung transparenter Abschnitte der Sicht- und Lärmschutzwände als Kollisionsschutz für Vögel.
- Schutz von Einzelbäumen und Gehölzen bei der Baustelleneinrichtung.
- Einsatz von aktiven Lärmschutzmaßnahmen.
- Sachgerechter und vorsichtiger Umgang mit Öl, Treib- und Schmierstoffen.
- Maßnahmen zur „insektenschonenden“ Beleuchtung.
- Bergung von Fundstücken und abschließende archäologische Untersuchung von Fundstellen (Bodendenkmale) im Vorfeld oder im Zuge der Straßenbaumaßnahme.

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen von Individuen besonders oder streng geschützter sowie gefährdeter Vogelarten werden

- Gebäude vor dem Abriss auf Rauchschwalbennester kontrolliert. Wenn Nester vorhanden sind, ist ein Abriss nur außerhalb der Brut- und Führungszeit von Rauchschwalben, d. h. von Anfang Oktober bis Ende März möglich.
- Gebäude vor dem Abriss auf Nester von Schleiereulen kontrolliert. Alternativ dazu kann auch durch Verschließen der Gebäudeöffnungen vor der Brutzeit (d.h. bis Ende Januar) eine Brut der Gebäudebrüter Rauchschwalbe und Schleiereule verhindert werden, so dass die o.g. Einschränkungen der Zeitfenster für den Gebäudeabriss entfallen.

Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen

Im Bereich des Straßenkörpers und der Nebenanlagen werden in erster Linie Maßnahmen durchgeführt, die der Begrünung und landschaftsgerechten Einbindung der Straße dienen. Diese Gestaltungsmaßnahmen umfassen

- die Begrünung der Mittelstreifen, Mulden, Böschungen und Bankette sowie der etwas größeren Freiflächen zwischen den einzelnen Fahrbahnen.
- Gehölzpflanzungen im Knotenpunktbereich Neuenlander Straße – A 281. Die funktionale und stadtplanerische Bedeutung dieses Knotenpunktes bedingen hier nicht nur eine Bepflanzung nach ökologischen, sondern auch nach stadtgestalterischen Gesichtspunkten. Deshalb sollen hier neben standortheimischen Gehölzen auch einige Zierarten Verwendung finden, die z.B. durch eine be-

sondere Wuchsform oder Blütenreichtum die Gestaltqualität und den Wiedererkennungswert dieses Bereiches erhöhen.

- Pflanzung von Einzelbäumen im Einmündungsbereich Querspange/Kattenturmer Heerstraße und entlang der Kattenturmer Heerstraße. Dadurch soll eine landschaftsgerechte Einbindung der entstehenden großen Verkehrsflächen erfolgen. Die Baumpflanzungen dienen gleichzeitig der Kompensation der Verluste von Bäumen, die nach der Baumschutzverordnung geschützt sind.
- Begrünung der straßenbegleitenden Lärm- und Sichtschutzwände soweit möglich. Diese Maßnahme dient in erster Linie der Begrünung und landschaftsgerechten Einbindung der Bauwerke und kann nicht zum Ausgleich für die entstandenen Beeinträchtigungen herangezogen werden.

Ergänzend zu den Gestaltungsmaßnahmen sind die folgenden Ausgleichsmaßnahmen geeignet, die von dem Vorhaben beeinträchtigten Werte und Funktionen des Naturhaushaltes gleichartig wiederherzustellen.

- Gehölzpflanzungen an der A 281 und der Querspange zur Kattenturmer Heerstraße, bei denen auf die Verwendung von Ziergehölzen verzichtet werden kann. Hier werden entsprechend den verlorengehenden Biotopen Siedlungsgehölze standortheimischer Arten verwendet. Bedingt durch die Nähe zum Flughafen und der Landebahn wird bei der Auswahl der Gehölzarten auf eine Begrenzung der Wuchshöhen geachtet. An der Neuenlander Straße wird die Eichen-Baumreihe wiederhergestellt. Weitere Baumpflanzungen dienen ebenfalls der Kompensation der Verluste von Bäumen, die nach der Baumschutzverordnung geschützt sind.
- Flächen, die östlich des Alten Kuhweideweges liegen, können aufgrund ihrer unmittelbaren Lage im Bereich der Landebahn nicht mit Gehölzen bepflanzt werden. Hier sollen sich bei geringer Nutzungsintensität halbruderale Gras- und Staudenfluren entwickeln können.
- Die Verlegung des Zuleiters Neuenland auf einer Länge von 310 m stellt eine Ausgleichsmaßnahme für die Biotop- und Wasserhaushaltsfunktionen des Gewässers dar. Sie wird erforderlich, weil ein Abschnitt des Zuleiters Neuenland durch die Autobahn überbaut werden muss. Eine vollständige Kompensation der durch die Baumaßnahme bedingten Eingriffe in Natur und Landschaft ist aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit und der vielfältigen technischen und funktionalen Anforderungen insbesondere an die Gestaltungsmaßnahmen im unmittelbaren Umfeld der geplanten Straße nicht möglich. Dazu werden weitere Kompensationsmaßnahmen (Ersatz) vorgesehen, die auf Flächen südlich des Flughafens durchgeführt werden sollen.

Ersatzmaßnahmen

Mit den Ersatzmaßnahmen südlich des Flughafens soll der vom Eingriff betroffene Landschaftsraum - die Kulturlandschaft der Flussmarsch - in seiner ökologischen Bedeutung aufgewertet werden.

Die Maßnahme umfasst auf 3 Flurstücken eine Grünlandextensivierung in Verbindung mit einer Anhebung des Grundwasserstandes durch Grabeneinstau und entsprechenden Nutzungsaufgaben. Begleitet wird dies durch:

- ein naturschonendes Grabenräumprogramm,
- die Anlage kleiner für Amphibien und Libellen geeigneter Tümpel und Kleingewässer,
- zwei Geländestreifen, die sich durch Aufgabe der Nutzung zu Röhricht bzw. nährstoffreichen Sümpfen entwickeln sollen und
- einen Graben, der sich durch Nutzungsaufgabe zu einem Röhricht entwickeln soll.

Bei der Planung der Maßnahmen werden die Auflagen des DAVVL (Deutscher Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr e.V.), die dieser zu den Kompensationsmaßnahmen auf dem benachbarten nördlichen Flurstück erteilt hat, berücksichtigt. Dort wurden vergleichbare Maßnahmen umgesetzt. Auf die Anlage größerer Wasserflächen wird wegen der Nähe zum Flughafen und der Gefahr von Vogelschlag verzichtet.

Die Kompensationsmaßnahmen wurden so geplant, dass dadurch insbesondere die Vegetation und Artengruppen wie Amphibien, Libellen und Heuschrecken gefördert werden. Die Avifauna wird dagegen durch die Maßnahmen nicht besonders gefördert, da die Flugsicherheit berücksichtigt werden muss. Für die Rauchschwalbe kann durch die Verbesserung des Nahrungsangebotes hier aber eine Kompensation des Lebensraumverlustes bzw. der -beeinträchtigung im Eingriffsgebiet erfolgen. Die

Maßnahmen stehen im Zusammenhang mit der Schaffung von Nisthilfen an Bauwerken innerhalb des Landschaftsraumes.

Wie im LBP und in der allgemein verständlichen Zusammenfassung nach § 6 UVPG / Umweltplanerischer Fachbeitrag dargestellt, werden die Verluste in der Kompensationsplanung gleichartig und umfangmäßig wiederhergestellt.

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

Zu den vorgesehenen Maßnahmen hat die Naturschutzbehörde ihr Einvernehmen unter Auflagen erklärt (Schreiben vom 12. Dezember 2006, Anlage 12.4., Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen).

3. Auswirkungen auf das Schutzgut Boden

Gesetzliche Umweltauflagen 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 2/2 und der damit verbundenen Versiegelung einer neuen Fläche von ca. 5,776 ha dauerhaft und ca. 1,2 ha temporär durch den Straßenkörper einschl. der Nebenanlagen werden vorhandene Werte und Funktionen des Bodens zerstört. Die übrigen Flächen innerhalb des Eingriffsraums von ca. 3,524 ha werden im Rahmen der Ausgleichsmaßnahmen neu gestaltet.

Durch den Straßenneubau kommt es durch Geländeaufhöhungen und die Versiegelung von Fahrbahnenflächen zu einer Zerstörung des Bodenlebens und dem Verlust von Bodenfunktionen. Diese Funktionen gehen auf einer Fläche von 5,776 ha verloren. Die temporär baubedingt in Anspruch genommenen Flächen werden nach Abschluss der Baumaßnahme wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt und durch Ausgleichsmaßnahmen aufgewertet.

Betroffen sind der Bodentyp der Flussmarsch bzw. anthropogen veränderte Ausprägungen, die keine Funktionsausprägung besonderer Bedeutung aufweisen.

Da sich die Bauarbeiten auf den anlagebedingt beeinträchtigten Raum beschränken, wird der Landschaftsboden außerhalb des Trassenbodens nicht berührt und bleibt daher in seiner Wertigkeit erhalten. Stoffeinträge aus dem Straßenbetrieb, die in die Böden bis etwa 10 m Entfernung zur Autobahn eingebracht werden können, werden bei dem BA 2/2 durch Lärm- oder Sichtschutzwände abgeschirmt und so eine weitere Ausbreitung von Stoffen deutlich vermindert.

Höhere Schadstoffkonzentrationen können sich somit lediglich im Bankettbereich der Autobahn anreichern. 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. Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

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

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

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 Versiegelung führt zur Verminderung der Grundwasserneubildung und Erhöhung des Oberflächenwasserabflusses. Die im Trassenbereich anstehenden Kleischichten sind nur gering wasserdurchlässig, und daher ergibt sich nur eine relativ geringe Grundwasserneubildungsrate. Die Grundwasserhältnisse werden durch die Flächenversiegelung und vorgesehene Entwässerung nicht gestört. Die Entwässerung der A 281 BA 2/2 erfolgt so weit wie möglich über Mulden, die über vorgeschaltete Leichtstoffabscheider an den Zuleiter Neuenland angeschlossen werden. Teilflächen im westlichen Abschnitt werden an die Entwässerung der Airport-Stadt Süd angeschlossen.

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

Eine großräumige Grundwasserabsenkung während der Bauzeit ist nicht erforderlich. Eine besondere Funktionsausprägung für das Schutzgut Grundwasser besteht nicht.

Erhebliche Beeinträchtigungen des Grundwassers sind nicht zu erwarten.

Oberflächenwasser

Durch die geplante Trasse werden insgesamt 2.440 m² Gräben überbaut.

Davon werden 1.050 m² mit der Verlegung des Zuleiters Neuenland wiederhergestellt.

Die Entwässerung der A 281 BA 2/2 erfolgt so weit wie möglich über Mulden, die über vorgeschaltete Leichtstoffabscheider an den Zuleiter Neuenland angeschlossen werden. Teilflächen im westlichen Abschnitt werden an die Entwässerung der Airport-Stadt Süd angeschlossen.

Durch die zusätzlich in die Vorflut eingeleiteten Wassermengen ergibt sich in einem Teilbereich des Zuleiters Neuenland eine durchschnittliche Erhöhung des Wasserspiegels um 6 cm gegenüber dem Ist-Zustand. Der betroffene Abschnitt erstreckt sich vom Beginn des Verrohrungsabschnittes auf dem Flughafengelände bis zur geplanten neuen Stauanlage. Nach den Ergebnissen des Hydraulischen Gesamtmodells treten durch das geplante Entwässerungssystem keine Überlastungen des Zuleiters Neuenland und der zufließenden Teilentwässerungssysteme (Flughafen, Airbus, Kleingartengebiete) auf.

Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer durch angereicherte Abwässer von der A 281 BA 2/2 sind nicht zu erwarten. Aufgrund der Einleitung über vorgeschaltete Leichtstoffabscheider an den Zuleiter Neuenland wird die mögliche Gefährdung von Oberflächengewässern durch Schadstoffeinträge und bei Unfällen als gering eingestuft.

Durch die Entwässerungsmaßnahmen wird sichergestellt, dass durch die Eingriffswirkung keine Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

5. Auswirkungen auf das Schutzgut Klima

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

Bewertungskriterium ist die Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen.

Flächenversiegelungen können sich grundsätzlich durch eine Erhöhung der Temperaturamplituden und die Verringerung der Luftfeuchtigkeit auf das Lokalklima auswirken. Das Untersuchungsgebiet besitzt im Bereich der Grundstücke Neuenlander Straße Nr. 121 und Nr. 129-131 sowie der Schießsportanlage eine besondere Funktionsausprägung für die klimatische Ausgleichsfunktion. Für die Grünlandbiotope im Bereich des Flughafens besteht eine allgemeine Bedeutung für die klimatische Ausgleichsfunktion.

Durch den Bau der A 281 BA 2/2 kommt es jedoch lediglich zu kleinflächigen Beeinträchtigungen klimatisch wirksamer Flächen.

Durch die Ergänzung und Neuschaffung von Vegetationsflächen und Gehölzpflanzungen werden die Beeinträchtigungen ausgeglichen.

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 Eingriffsregelung 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 Gewerbeansiedlungen und den Flughafen, zu einer weiteren technischen Überformung des Landschaftsbildes. Im Trassenbereich selbst sind die Sichtweiten durch die Vorbelastungen durch die Gewerbeflächen eingeschränkt. Der Trassenverlauf beansprucht keine Flächen, die eine Funktion als Erholungsgebiet haben. Die zerschnittenen Wegeverbindungen werden wiederhergestellt.

Bei den Strukturen, die durch die Überbauung verloren gehen, handelt es sich im Wesentlichen um Teile der Gehölzbestände entlang der Neuenlander Straße im Bereich der Grundstücke Nr. 121, 125 und Nr. 129-131. Betroffen sind auch Reste der ehemals durch Grünland geprägten Kulturlandschaft im Osten des Untersuchungsgebietes. Zusätzliche Beeinträchtigungen im Sinne von Zerschneidungen zusammenhängender Landschaftsräume treten durch die geplante A 281 BA 2/2 aufgrund der Ausgangslage nicht auf, da es sich bei dem betroffenen Raum um einen sehr heterogenen, durch bauliche Vorbelastungen gekennzeichneten Siedlungsrand handelt. Durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen wird der durch den geplanten Bau der A 281 BA 2/2 verursachte Eingriff vermieden bzw. durch die vorgesehene Umfeldgestaltung minimiert.

Eine Funktionsausprägung besonderer Bedeutung besteht für die Landschaftserlebnisfunktion nicht.

Die Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 12, Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen) 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 2/2 und dessen Umfeld sind Kulturdenkmäler sowie kulturhistorisch bedeutsame Bauwerke und Siedlungsstrukturen nicht vorhanden.

Jedoch befinden sich im Untersuchungsgebiet Hauswurten. Im Trassenbereich befinden sich drei der denkmalgeschützten Wurten mit Hofgebäuden an der Neuenlander Straße im Eingriffsbereich der Trassen. Die nachweislich denkmalgeschützten Wurten befinden sich auf den Grundstücken Neuenlander Straße Nr. 129 und Nr. 131. Da eine Trassenverlegung zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Kulturgüter nicht möglich ist, sind die betroffenen Wurten 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.

Aufgrund der verfügbaren Nebenbestimmungen, Ziffer VII des Planfeststellungsbeschlusses, 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 geschützte Bäume

Gesetzliche Umweltauflage 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 2/2 kommen geschützte Gehölze nach der bremischen Baumschutzverordnung vor.

Durch den Bau werden 24 Gehölze entfernt, die durch die Baumschutzverordnung geschützt sind.

Für die nach der Baumschutzverordnung geschützten Bäume werden mindestens 48 Bäume (Ausgleichsverhältnis 1:2) neu gepflanzt. Durch die geplante Pflanzung von Einzelbäumen im Einmündungsbereich Querspange/ Kattenturmer Heerstr. und entlang der Kattenturmer Heerstr. sowie weitere Baumpflanzungen an der Neuenlander Str. werden die Beeinträchtigungen vollständig ausgeglichen. (Anlage 12.1 Kap. 4.1, Maßnahmen G3, G6, A5 und A6)

Für die neu zu pflanzenden Bäume werden Pflanzpläne in Zusammenarbeit mit der Naturschutzbehörde erstellt. Die genaue Anzahl wird im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt.

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

In den konzeptionellen Untersuchungen zur Führung der A 281 BA 2/2 östlich des Knotenpunktes Neuenlander Ring/Neuenlander Straße wurden vier Hauptvarianten, zwei Nordvarianten, eine Mittelvariante und eine Südvariante, entwickelt. Alle vier Varianten wurden im Hinblick auf die Zielfelder Verkehr, Städtebau und Siedlungsraum, Umfeldverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit und Realisierung mit ihren jeweiligen Teilzielen untersucht, verglichen und bewertet. Im Ergebnis dieser Untersuchung ist die Südvariante als bevorzugte Variante herausgearbeitet worden.

Die Planfeststellungsbehörde hat die untersuchten Varianten geprüft. Hierzu wird auf die Ziffer XI (Linienführung/Alternativenprüfung) des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Bei der vergleichenden Gegenüberstellung der jeweiligen Umweltauswirkungen ergab sich, dass die der geplanten Baumaßnahme zugrunde gelegte Südvariante die umweltverträglichste Variante ist.

Mit dem Bau der A 281 BA 2/2 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.

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

Die A 281 stellt die Eckverbindung zwischen der A 1 und der A 27 im Bereich südlich der Weser auf bremischem Stadtgebiet dar. Das Bundesverkehrsministerium (BMVBW) hat der Linienbestimmung gemäß § 16 FStrG im Jahr 1984 für den 1. bis 4. Bauabschnitt (BA) zugestimmt. Vor dem Hintergrund der Linienbe-

stimmung und bei der angespannten Finanzsituation des Bundes wurden ab 1989 alternative Trassenuntersuchungen zur Flächennutzungsplantrasse im 2. und 5. BA begonnen, die mit einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) 1994 abgeschlossen wurden. 1995 hat der Senat der Freien Hansestadt Bremen dem Ergebnis der

UVS zugestimmt, der BMVBW hat 1997 die Linie zur Flächennutzungsplantrasse anerkannt.

Dabei ist eine gewisse Verschiebung einer Trassierung von Bundesstraßen während der Planung tolerierbar. Im Flächennutzungsplan (FNP) werden nur Grundzüge der Planung dargestellt. Die eigentliche (Fach-)Planung erfolgt im Rahmen der Planfeststellung. Eine Änderung des FNP vor Durchführung des Planfeststellungsverfahrens ist nicht erforderlich, weil der Planfeststellungsbeschluss eine eigenständige Rechtsgrundlage für die Zulässigkeit des planfestgestellten Vorhabens darstellt. Dieser Sachverhalt ist auch nicht anders zu beurteilen hinsichtlich der Tatsache, dass der FNP in Bremen auch die Funktion eines Raumordnungsplanes einnimmt. Der Vorhabenträger hat im Zuge der Variantenuntersuchungen herausgearbeitet, dass die Trassenverschiebung fachplanerisch geboten ist.

In den Konzeptionellen Untersuchungen zur Führung der A 281 östlich des Knotenpunktes Neuenlander Ring/Neuenlander Straße (März 2004) wurden vier Hauptvarianten, zwei Nordvarianten, eine Mittelvariante und eine Südvariante entwickelt.

Die Planfeststellungsbehörde hat die untersuchten Alternativen geprüft.

Im Rahmen einer Voruntersuchung mit einer verkehrlichen, städtebaulichen und landschaftsplanerischen Grobbewertung war zunächst herausgearbeitet worden, für welche Hauptvarianten die konzeptionellen Untersuchungen mit der ganzheitlichen Wirkungsanalyse durchgeführt werden sollten: Zwei Nordvarianten, eine Mittelvariante und eine Südvariante. Damit sind alle sich anbietenden Möglichkeiten abgedeckt. Die Wirkungsanalyse und die vergleichende Bewertung der Hauptvarianten erfolgte auf der Grundlage eines projektbezogenen Zielkonzeptes mit Teilzielen und Bewertungskriterien aus den Zielfeldern: Verkehr, Städtebau und Siedlungsraum, Umfeldverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit und Realisierung. Dabei wurde berücksichtigt, dass sich in der vergleichenden Bewertung dadurch Schwierigkeiten ergeben können, dass einige Kriterien exakt quantifizierbar sind, andere dagegen nur qualitativ beschreibbar.

Die Nordvariante 1 sieht eine Führung der A 281 in der Neuenlander Straße zwischen Neuenlander Ring und Kattenturmer Heerstraße vor. Erforderlich wäre ein siebenstreifiger Ausbau mit einem Querschnitt von ca. 60 m.

Zusätzlich zur vierstreifigen A 281 müsste südlich eine neue zweistreifige Erschließungsstraße hergestellt werden und nördlich ein einstreifiger Unterhaltungsweg.

Die Nordvariante 2 wird ähnlich geführt wie die Nordvariante 1, allerdings insgesamt so weit nach Norden gerückt, dass die im Gewerbegebiet Neuenlander Straße ansässigen Betriebe nur minimal betroffen wären. Dafür müssten dann Eingriffe in das Kleingartengebiet Huckelriede in Kauf genommen werden.

Die Grundidee der Mittelvariante besteht darin, das Grundstück von Airbus (EADS) zu umgehen und Raum für denkbare bauliche Entwicklungen zu lassen. Dieses könnte durch eine annähernde Parallellage der Trasse der A 281 zur nördlichen Werksgränze mit etwa 40 m dazwischen erreicht werden. Auf der anderen Autobahnseite würden an der Neuenlander Straße Gewerbegrundstücke unterschiedlicher Tiefe für Gewerbebetriebe unterschiedlicher Größe verbleiben, die von der entlasteten Neuenlander Straße problemlos erschlossen werden könnten. Beidseitig der A 281 wären 3 m breite Unterhaltungswege vorzusehen. Für die Mittelvariante wäre daher Grunderwerb in hohem Maße erforderlich. An der Neuenlander Straße würden fast alle Grundstücke tangiert werden, so dass eine völlige Neuordnung der Flächennutzung unerlässlich wäre.

Die Grundidee der Südvariante ist die Nutzung des Korridors zwischen Airbus (EADS) bzw. dem Flughafen Bremen und dem Gewerbegebiet Neuenlander Straße möglichst bei Erhalt der bestehenden Gewerbebetriebe. Gleichzeitig sollte vermieden werden, mit dem Bau des BA 2/2 der A 281 eine denkbare bauliche Entwicklung der Firma Airbus (EADS) nach Norden und Osten zu behindern. Zunächst war zur Erreichung dieser Ziele geplant, die A 281 auf dem Betriebsgelände von Airbus (EADS) bis zum Grundstück der Firma McDonalds als Hochstraße zu führen. Vorrangig aus Kostengründen musste diese vorgesehene lange Hochstraße aufgegeben werden und östlich der Hünefeldstraße im Einvernehmen mit Airbus (EADS) durch eine geländenahe Führung ersetzt werden. Die Hochstraße würde am westlichen Ende des abzubrechenden Verwaltungsgebäudes der Firma Airbus (EADS) enden und der Firma damit auch langfristig einen werksinternen Übergang in potentielle Erweiterungsflächen nördlich der A 281 ermöglichen sowie eine repräsentative Gestaltung der Werkszufahrt an der Hünefeldstraße. Durch einen reduzierten

Querschnitt der A 281 im Bereich des Korridors zwischen dem Gebäude der Firma Metro und den neuen Fertigungsanlagen der Firma Airbus (EADS) wäre es möglich, sowohl den Bedürfnissen der Firma Metro als auch der Firma Airbus (EADS) gerecht zu werden. Östlich des Korridors würde der Verlauf der A 281 am Nordrand des Flughafens erfolgen. Auch in dieser Variante wären teilweise 3 m breite Unterhaltungswege beidseitig der Autobahn erforderlich, und die Erschließung der Gewerbegebiete entlang der Neuenlander Straße könnte von der Neuenlander Straße aus erfolgen. Vom Grunderwerb betroffen wären darüber hinaus die Grundstücke Hornbach, Toys R'US, Schießsportanlage, das Wohngrundstück W und der landwirtschaftliche Betrieb P.

Da der BA 2/1 von einer Führung der A 281 in der Neuenlander Straße ausgeht, wäre für die Mittel- und Südvariante eine Modifikation des planfestgestellten Brückenbauwerkes über den verlängerten Kirchweg (Planstraße) erforderlich.

Alle vier Varianten wurden im Hinblick auf die Zielfelder Verkehr, Städtebau und Siedlungsraum, Umfeldverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit und Realisierung mit ihren jeweiligen Teilzielen untersucht, verglichen und bewertet.

Für das Zielfeld *Verkehr* wurden die Teilziele einer guten Erschließungsqualität, einer guten Qualität des Verkehrsablaufes sowohl im Kraftfahrzeugverkehr wie auch im ÖPNV und im Rad- und Fußgängerverkehr und natürlich die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer genauer untersucht.

Das Zielfeld *Städtebau und Siedlungsraum* beinhaltet gesamtstädtische Ziele, aus denen sich folgende Teilziele ableiten lassen: Eine geringe Beeinträchtigung des Stadt- und Landschaftsraumes sowie eine geringe Flächeninanspruchnahme und Zerschneidung vorhandener wie potenzieller Siedlungsflächen. Die neue Autobahn soll sich über ihre Anschlussstellen in die Gesamtplanung einfügen und mit der städtischen Raumstruktur verbinden. Die Trassenführung ist so zu wählen, dass das lokale Straßennetz seine Funktionsfähigkeit behält.

Hinsichtlich des Zielfeldes *Umfeldverträglichkeit* sind fünf sehr unterschiedliche Teilziele betrachtet worden: Geringe Immissionsbelastungen (Lärm und Luft), eine geringe Flächeninanspruchnahme in Biotopen und Grünflächen, eine geringe Zerschneidung wichtiger Flächenfunktionen, eine geringe Inanspruchnahme von Kulturgütern sowie ein gutes Klima.

Im Zielfeld *Wirtschaftlichkeit* ist ein geringer Investitionsaufwand wichtig, aber auch ein geringer Unterhaltungs- und Betriebsaufwand. Als weitere Teilziele sollten ein geringer Straßennutzeraufwand und ein geringer Gesamtaufwand berücksichtigt werden.

Das Zielfeld *Realisierung* umfasst wiederum ein breites Teilziel-Spektrum: Es sollte ein möglichst geringer Planungs- und Abstimmungsaufwand erforderlich sein, die Betriebsabwicklung während der Bauzeit wäre am besten unkompliziert, der Flugbetrieb sollte nicht beeinträchtigt werden und ‚last but not least‘ sollte die Beeinträchtigung der Anlieger möglichst gering sein. Letzteres betrifft sowohl Störungen der Wohnbevölkerung als auch Umsatzrückgänge bei gewerblichen Nutzungen.

Bereits beim ungewichteten Vergleich der Zielerreichung schneidet die Südvariante in fast allen Zielfeldern eindeutig am besten ab. Lediglich im Zielfeld *Wirtschaftlichkeit* ist die Zielerreichung bei den Nordvarianten geringfügig höher. Als Ergebnis der Sensitivitätsanalyse ist festzustellen, dass die Südvariante in allen Gewichtungsvarianten ganz klar die beste Bewertung erhält. Dabei wurden sieben Gewichtungsvarianten der fünf Zielfelder bewertet: Mit Dominanz jeweils eines der Zielfelder, des Weiteren mit Gleichgewichtung und mit starker Dominanz der Zielfelder *Verkehr* und *Wirtschaftlichkeit*.

Im Ergebnis dieser Untersuchung ist mithin die Südvariante als bevorzugte Variante herausgearbeitet worden und war mit Zustimmung des Bremer Senats und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung planerisch weiterzuerfolgen. Die Trassierung im westlichen Bereich des BA 2/2 steht durch den BA 2/1 bereits fest. In den konzeptionellen Untersuchungen wurde für den östlichen Abschnitt empfohlen, bei den Investitionskosten für den Trassenübergang zur Trogstrecke unter der Kattenturmer Heerstraße durch Trassenoptimierungen ggf. Kosteneinsparungen zu erreichen.

Aus diesem Grunde ist der Anschluss an die Kattenturmer Heerstraße in den weiteren Planungsphasen überarbeitet und optimiert worden. Durch den neuen Anschluss werden Kosten in Höhe von 16,4 Mio. EUR (34% der Gesamtbaukosten) eingespart. Ferner werden weitere bautechnische Risiken eines halben Trogumbaus vermieden, da nicht auszuschließen ist, dass das gesamte Trogbauwerk erneuert werden muss. Der optimierte Anschluss der

A 281 an das vorhandene Trogbauwerk hat innerhalb der Zielfelder Verkehr und Umfeldverträglichkeit keine wesentlichen Auswirkungen auf die Bewertung. Innerhalb des Zielfeldes Städtebau sind die Auswirkungen eher negativ, sie beschränken sich aber auf einen kurzen Abschnitt der Neuenlander Straße, der überbaut wird und auf einen etwas größeren Grundstücksverbrauch bei Privatgrundstücken.

Aus den genannten Gründen ist die Südvariante im Rahmen der Entwurfsplanung optimiert worden und wurde durch das Bundesverkehrsministerium genehmigt.

In diesem Zusammenhang ist auch die Notwendigkeit der Querspange zu beurteilen. Der Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße/Neuenlander Straße übernimmt heute die Verknüpfung einer Hauptverkehrsstraße aus dem Stadtzentrum in Richtung des Umlandes (Kattenturmer Heerstraße) mit einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße (Neuenlander Straße), über die stadtteilbezogene Verkehre abgewickelt werden und eine Verknüpfung mit dem Fernstraßennetz hergestellt wird. Durch die Anbindung der A 281 parallel zur Neuenlander Straße wird eine fünfte Beziehung im Knotenpunkt angeschlossen, die sich den Knotenpunktarm mit der Neuenlander Straße teilt. Der Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße/Neuenlander Straße gewinnt damit zu den bisherigen Funktionen eine zusätzliche Funktion hinzu: die Verknüpfung der Autobahn mit dem städtischen Hauptverkehrsstraßennetz.

Dies hat im Wesentlichen zwei Folgen: zum Einen verändert sich die Zusammensetzung der Verkehrsströme, zum Anderen wird auch Eckverkehr von der A 1 von Westen zur A 281 über diesen Knotenpunkt abgewickelt. Der Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße/Neuenlander Straße kann die Überlagerung bestehender und hinzukommender Funktionen und die damit verbundenen zusätzlichen Verkehre in der heutigen Form nicht aufnehmen. Die nicht ausreichende Kapazität des Knotenpunkts Kattenturmer Heerstraße/Neuenlander Straße wurde in einem Verkehrsgutachten nachgewiesen und hat zu den nachfolgend beschriebenen Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität geführt.

Da also der Knotenpunkt dieser Funktionsvielfalt und der zusätzlichen Belastung nicht gewachsen ist, werden eine Erhöhung der Kapazität und eine Entflechtung der sich überlagernden Verkehrsströme notwendig. Dies wird durch den zweiten Anschluss der Autobahn an die Kattenturmer Heerstraße in Höhe der Stra-

ße Arsterdamm geleistet. Der Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße/Neuenlander Straße behält die heutige Funktion der Verknüpfung von Kattenturmer Heerstraße und (abgewerteter) Neuenlander Straße bei und erhält zusätzlich die Funktion der Anbindung der Bereiche nördlich der Autobahn (Kornstraße) an die Autobahn. Der Knotenpunkt Kattenturmer Heerstraße/Arsterdamm behält ebenfalls seine Funktion als Verknüpfung der Kattenturmer Heerstraße und des Arsterdamms. Zusätzlich erhält er durch den vierten Arm die Funktion der Verknüpfung der Bereiche südlich der Autobahn (Arsterdamm und Kattenturmer Heerstraße) an die Autobahn.

Der im vg. Verkehrsgutachten prognostizierte Rückstau vom Knoten auf die Autobahn kann außer mit dem Bau der Querspange nur durch den Bau einer zweiten Rechtsabbiegespur verhindert werden, was aber den Ankauf der dort stehenden Immobilien bedingen würde. Da aufgrund der Querspange nur in geringem Maße in privates Grundeigentum eingegriffen werden muss, wäre der Grunderwerb für die zusätzliche Abbiegespur nicht per Enteignung durchsetzbar, weil ja eine weniger belastende und technisch wie fachlich adäquate Alternative zur Verfügung steht. Die Eigentümer haben aber bereits deutlich gemacht, dass sie nicht bereit sind, zu den bewerteten Grundstückspreisen zu verkaufen, und es stehen keine Mittel zur Verfügung, den Eigentümern Preise zu zahlen, die ihnen den Erwerb einer vergleichbaren Immobilie in Bremen ermöglichen würde. Die Notwendigkeit der Querspange wird in den Planunterlagen sowie den Stellungnahmen des Vorhabenträgers zu den Einwendungen nachvollziehbar dargelegt.

Diese Planungen bezüglich der Querspange waren im Rahmen des Anhörungsverfahrens auf erheblichen Widerstand der Anwohner im Bereich Huckelriede und Kattenturm gestoßen. Um diesem Widerstand zu begegnen und gleichzeitig eine anwohnerverträgliche Lösung mit den Betroffenen zu suchen, wurde ein Runder Tisch unter Beteiligung der Ortsamtsleiter der Neustadt und Obervieland, den Beiräten und den „Bürgerinitiativen für eine menschenverträgliche A 281“ einberufen. Im Rahmen dieses Runden Tisches wurde deutlich, dass die Querspange nach Fertigstellung des 5. BA nicht mehr erforderlich sein würde. In der Senatsvorlage vom Februar 2008 wird daher ausdrücklich festgehalten:

(Auszug) „Jedoch ist festzustellen, dass die negativen verkehrlichen Auswirkungen eines Verzichts auf die Querspange nach Fertigstellung des 5. BA wegfallen. Nach Fertigstellung des 5. BA ist eine Verbindung des BA 2/2 mit der Kattenturmer Heerstraße verkehrlich also nicht mehr zwingend notwendig. Deshalb hat der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa in Gesprächen mit dem Bund erreicht, dass die Querspange zunächst und nur für eine Übergangszeit gebaut und nach Inbetriebnahme des 5. BA finanziert vom Bund teilweise zurückgebaut wird. Mit diesem vom Bund mitgetragenen Verfahren kann der temporären Notwendigkeit einer Querspange genauso Rechnung getragen werden wie den Anliegen der Anwohner.“

Auf diese Weise scheint ein optimaler Kompromiss zwischen den verkehrlichen Notwendigkeiten und dem berechtigten Schutzinteresse der Anwohner gefunden zu sein.

Der BA 2/2 wird nur für den Bereich Neustadt/Neuenlander Straße eine effektive Situationsverbesserung bewirken, der Bereich Huckelriede/Kattenturmer Heerstraße wird erst durch den 5. BA eine grundlegende Entlastung erfahren. Aber auch diesbezüglich konnte im Rahmen des Runden Tisches ein Fortschritt erreicht werden: Es ist gelungen, im Rahmen von Gesprächen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), eine politische Zusage für eine zügige Realisierung dieses 5. Bauabschnitts zu erreichen. Hierfür soll die Maßnahme aus dem weiteren in den vordringlichen Bedarf des Bundesver-

kehrswegeplans gehoben werden. Damit kann umgehend mit den Planungen für dieses Teilstück begonnen werden. Für eine schnelle Realisierung dieser Maßnahme sollen nun zeitnah die notwendigen Gespräche mit dem Bund und Niedersachsen geführt werden. Dabei hat der Vorhabenträger nachvollziehbar dargelegt, dass mit dem Bau des Abschnittes 2/2 keine Zwangspunkte für den Anschluss des BA 5 geschaffen werden. Alle in Betracht kommenden Verknüpfungen sind weiterhin möglich, z.B. auch für eine Führung unter dem Flughafengelände hindurch.

Der Bedarf für den Bauabschnitt 2/2 ist gegeben. Der 2. Bauabschnitt ist als vordringlicher Bedarf in den Bundesverkehrswegeplan 2003 aufgenommen, der am 2. Juli 2003 vom Kabinett beschlossen wurde. Die Maßnahme ist im Entwurf des Bundeshaushaltsplans 2004 (Straßenbauplan) enthalten. Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt umfasst den Neubau des Bauabschnittes 2/2 der A 281, schließt direkt an den Bauabschnitt 2/1 an und ist eine für sich allein verkehrswirksame Teilstrecke.

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

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).

Der Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm ist nach den verschiedenen, in der entsprechenden Reihenfolge zu beachtenden Stufen erfolgt. Es ist bereits bei der Linienführung der A 281 BA 2/2 darauf geachtet worden, dass

schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben (§ 50 BImSchG).

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.

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.

Der Bau der Bundesautobahn A 281 im Bauabschnitt (BA) 2/2 sowie der Verbindungsrampen ist ein Neubau im Sinne von § 1 (1) der 16. BImSchV. Daher haben diejenigen „dem Grunde nach“ einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, bei denen eine Überschreitung der jeweils maßgebenden Grenzwerte nach § 2 der o.a. Rechtsverordnung durch die von den Neubaustrecken verursachten Immissionen festgestellt wird.

Die im Zusammenhang mit dem Neubau der A 281 BA 2/2 vorgesehenen Baumaßnahmen im Bereich des Knotenpunkts Verbindungsrampe/ Kattenturmer Heerstraße/ Arsterdamm sind notwendige Anpassungsmaßnahmen an die zukünftige Situation. Die Umbaumaßnahmen im angesprochenen Teilbereich sind gem. § 1 (2) der 16. BImSchV als erheblicher baulicher Eingriff zu werten. Ein Anspruch auf Lärmschutz aufgrund dieser Baumaßnahme ist daher dem Grunde nach gegeben, wenn durch die bauliche Veränderung des Verkehrsweges eine Erhöhung des Mittelungspegels um 3 dB(A) oder die Überschreitung der maßgebenden Grenzwerte eintritt.

Die von Autobahnen verursachten Verkehrslärmimmissionen liegen in der Nachtzeit im Mittel um rd. 5 dB(A) unter den Tageswerten. Dies erklärt sich aus der für derartige Verkehrswege typischen Tag-Nacht-Verteilung des Pkw- und Lkw-Verkehrsaufkommens. In der 16. BImSchV sind für die Beurteilungszeit in der Nacht jeweils 10 dB(A) kleinere Immissionsgrenzwerte festgelegt, als für die Beurteilungszeit am Tag. Aus diesem Grund können durch Lärmschutzanlagen in der Regel nur die Tagesgrenzwerte eingehalten werden, wenn sich die betroffene Wohnbebauung, wie im vorliegenden Fall, in geringer Entfernung zur Autobahntrasse befindet.

Alle Lärmschutzwände an der geplanten A 281 BA 2/2 wurden in einer umfangreichen Varian-

tenbetrachtung im Hinblick auf Länge und Höhe schalltechnisch optimal und in städtebaulich vertretbaren Höhen geplant. Im Rahmen dieses Abwägungsverfahrens durch den Vorhabenträger wurden die Wandhöhen auf 3 – 6 Meter über Gelände festgelegt. Insbesondere wird mit den vorgesehenen Lärmschutzwänden der maßgebende Immissionsgrenzwert am Tage auf den niedrig gelegenen schutzbedürftigen Freiflächen (Außenwohnbereiche) eingehalten.

In Gesprächen mit dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) konnte während des Anhörungsverfahrens im Zuge des „Runden Tisches“ erreicht werden, dass dem Einsatz des offenporigen Asphalt trotz Mehrkosten bei der Unterhaltung der A 281 BA 2/2 zugestimmt wurde. Die Planung wurde durch den Vorhabenträger entsprechend geändert (Blaueintragungen). Der offenporige Asphalt soll überall dort zum Einsatz kommen, wo er technisch sinnvoll eingebaut werden kann und hierdurch Pegelminderungen erreicht werden können. Knotenpunkte und Brückenscheiden aus technischer Sicht für einen Einbau aus.

Mit den genannten Lärmschutzmaßnahmen wird unter Beachtung städtebaulicher und landschaftspflegerischer Aspekte ein weitgehender Schutz der an die A 281 BA 2/2 angrenzende Wohnbebauung beiderseits der Trasse erreicht. Durch die geplanten Lärmschutzanlagen sind – bezogen auf den Bau der A 281 BA 2/2 ohne Lärmschutzmaßnahmen – in den am stärksten betroffenen, autobahnzugewandten Gebäude-seiten sowie im direkt angrenzenden Außenwohnbereich, abhängig vom Abstand zur Autobahn bzw. von der Geschossebene, wesentliche Pegelminderungen zu verzeichnen. Diese sind in der schalltechnischen Untersuchung zur geplanten A 281 BA 2/2 ausgeführt (Anlage 11, Ordner 2 der Planfeststellungsunterlagen). Die sich daraus ergebenden Beurteilungspegel für die betrachteten Immissionsorte an der Wohnbebauung bzw. im Außenwohnbereich sind aus der Unterlage 11.2.2 ersichtlich.

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 aufgetragenen Aufwendungen für notwendige passive Lärmschutzmaßnahmen wird der Schutz der Betroffenen vor schädlichen Lärmbeeinträchtigungen sichergestellt. Das Interes-

se der insoweit betroffenen Anlieger an einer unveränderten Lärmsituation muss hier im öffentlichen Interesse an einer Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zurücktreten.

Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches

Für eine Reiheneinheit (5 Wohneinheiten) im Bereich der Nollendorfer Straße ist am Tage im Außenwohnbereich im ersten Obergeschoss (Balkon) eine Überschreitung des maßgebenden Immissionsgrenzwertes der 16. BImSchV festzustellen. Hier kommen dem Grunde nach zusätzlich Entschädigungen von Außenwohnbereichen (Balkone im 1. OG) in Betracht. Die insoweit betroffenen Grundstücke ergeben sich aus der vg. Anlage 11 zu der schalltechnischen Unterlage.

Für den weder durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützten noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützbar Außenwohnbereich kommt für den betreffenden Eigentümer nach § 74 Abs. 2 S. 3 BremVwVfG ein Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld in Betracht. Die Entschädigung wird im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach festgelegt. Die betragsmäßige Festlegung erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

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

Schadstoffbelastung

Das geplante Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelung des § 74 Abs. 2 BremVwVfG.

Ausblick auf die Kfz-Belastungssituation des Jahres 2025

Der Prognose-Horizont 2015 deckt sich mit dem Prognose-Horizont 2015 des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2003. Der Neubau der A 281 2/2 ist im vordringlichen Bedarf des

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).

Für das Planfeststellungsverfahren ist ein Luftschadstoffgutachten (Unterlage 16) über die lufthygienischen Auswirkungen des Baues der A 281 BA 2/2 erstellt worden. Für das Bezugsjahr 2015 sind die Auswirkungen der verkehrlichen Schadstoffemissionen auf die Luftschadstoffimmissionen gemäß 22. BImSchV untersucht worden. Untersucht wurden die vorrangig vom Straßenverkehr erzeugten Schadstoffe Stickstoffdioxid NO₂ und Feinstaub (PM10). Die Vorgehensweise zur Emissionsbestimmung entspricht dem aktuellen Stand der Technik.

Im Zusammenhang mit den Auswirkungen durch den Kfz-Verkehr sind gemäß den Messdaten des Bremer Luftüberwachungssystems (BLUES) die Schadstoffe Benzol, Blei, Schwefeldioxid (SO₂) und Kohlenmonoxid von untergeordneter Bedeutung (BLUES - Bericht 200-2003) und werden aus diesem Grund nicht im Gutachten betrachtet.

Weder für NO₂ noch für PM10 wurde eine Überschreitung der Grenzwerte an beurteilungsrelevanten Punkten festgestellt. Lediglich im Bereich der Wohnhäuser nördlich der Neuenlander Straße entlang der Georg-Droste-Straße, der Vohnenstraße und der Nollendorfer Straße und an den Gebäuden entlang des Arsterdamms ist mit geringfügigen Erhöhungen zu rechnen, wobei aber auch hier alle Grenzwerte deutlich eingehalten werden. Prognostiziert wird sowohl für NO₂ als auch für PM10 in Bereichen mit beurteilungsrelevanten Punkten eine großflächige Verbesserung der Immissionssituation. Dies erklärt sich durch die Verkehrsentslastung der Neuenlander Straße und die geplanten Lärmschutzeinrichtungen.

Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen – Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz vom 4. Oktober 2004 – ausgewiesen, so dass die Plan-

feststellungsunterlagen auf einer entsprechenden Basis zu erstellen waren.

Sehr viele Einwender haben eine Aktualisierung des Prognose-Horizontes auf das Jahr 2025 gefordert.

Zwar ist auch weiterhin festzustellen, dass die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen mit einem Prognose-Horizont 2015 völlig korrekt war, aufgrund der langen Verfahrensdauer schien der Planfeststellungsbehörde allerdings eine Aktualisierung der Daten vor dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses sinnvoll.

Das Ingenieurbüro IVV wurde mithin gebeten, einen Ausblick auf die Kfz-Belastungssituation des Jahres 2025 im Untersuchungsraum zu erarbeiten und kommt dabei zu folgenden Ergebnissen:

„Der Belastungsvergleich zeigt, dass sich die Belastungen der einzelnen Teilstücke der A 281 zwischen dem Planfall 6a (2025) und dem Planfall 2d (2015) nur geringfügig unterscheiden. (Die Unterschiede liegen alle im unteren einstelligen Prozentbereich). Die Teilstücke im Bereich der Neustadt erfahren ganz leichte Belastungszunahmen. Die übrigen Teilstücke erfahren ebenso geringfügige Belastungsabnahmen. In den Belastungsunterschieden spiegeln sich zum einen die weiträumigen Verkehrsverlagerungen infolge der Errichtung der A 22 und zum anderen der Anstieg der Verkehrsnachfrage im Bremer Binnenverkehr wider.“

Die Ergebnisse basieren auf den voraussichtlichen Änderungen im Verkehrsangebot (Straßennetz und öffentliches Liniennetz) sowie der Strukturdatenfortschreibung für Bremen und Region für die Entwicklung zwischen dem bisherigen Prognosehorizont 2015 und dem neuen Horizont 2025.

Die Strukturdatenfortschreibung bis zum Jahr 2025 für Bremen und die Region datiert vom Januar 2009, hat allerdings nicht die gleiche räumliche Feinteiligkeit wie die vorliegende Strukturdatenprognose für 2015. Entscheidend für eine aussagekräftige Ermittlung der Kfz-Belastungssituation im Jahre 2025 ist jedoch, dass überhaupt reliable Daten zur voraussichtlichen Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung im Untersuchungsraum vorliegen.

Im Verkehrsangebot wurde zusätzlich zu den bereits berücksichtigten Abschnitten 1 bis 4 der A 281, aber ohne Teil B der B 212n, (sog. Planfall 1) auf Grundlage einer Ergänzung um den

Teil B der B 212n (sog. Planfall 2) ein vollständiger Neubau der A 22 (zwischen A 28 und der Elbquerung, Vorzugsvariante aus dem ROV) berücksichtigt (sog. Planfall 6).

Auf Grundlage des Verkehrsangebotes und unter Berücksichtigung der Strukturentwicklung wurde für das Jahr 2025 eine Verkehrsnachfrage ermittelt, die im Rahmen der Umlegungsrechnungen die Kfz-Belastungssituation für das Straßennetz des Untersuchungsraumes im Jahr 2025 ergab. Diese Belastungssituation ist teilweise geringfügig höher als für 2015 ermittelt, teilweise geringfügig niedriger. Die Eckwerte der Verkehrsnachfrage im Kfz-Verkehr weisen eine nicht ganz einheitliche Entwicklung von Pkw- und Lkw-Verkehr mit Bezug zur Stadt Bremen auf. Beim Pkw-Verkehr ist eine Zunahme im Bremer Binnenverkehr zu erwarten, während beim Lkw-Verkehr die die Stadtgrenze überschreitenden Verkehre ansteigen.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Ergebnisse des Prognose-Horizontes 2025 (DTV = 47.900 Kfz/24h) sich nur geringfügig von den Ergebnissen des Prognose-Horizontes 2015 (DTV = 47.400 Kfz/24h) unterscheiden. Hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen werden die Aussagen der Planfeststellungsunterlagen mithin bestätigt.

Zu überprüfen war noch, ob diese, wenn auch nur geringfügigen, Verkehrszunahmen zu einer erhöhten Lärm- und/oder Luftbelastung führen. Diesbezüglich wurden die Ingenieurbüros Bonk-Maire-Hoppmann -BMH-(Lärm) und Lohmeyer (Luftschadstoffe) um Stellungnahme zur Verkehrsbelastung für den Prognosehorizont 2025 gebeten.

Die Auswertung der Kfz-Belastungssituation für das Jahr 2025 unter schalltechnischen Gesichtspunkten erwies sich als recht komplex. Zunächst war festzustellen, dass aufgrund einer Kulanzentscheidung des Vorhabenträgers für die schalltechnische Untersuchung für den Prognosehorizont 2015 die jeweils größte Verkehrsbelastung aus den Planfällen 1, 2a-d und 3 zugrunde gelegt worden war. Erforderlich gewesen wäre nur die Zugrundelegung des Planfalles 2d. Wo aber z.B. der Planfall 3, der eine Anbindung des 5. BA an die Querspange berücksichtigt, höhere Verkehrszahlen ergab, wurden diese der Berechnung zugrunde gelegt. So wurden für einzelne Querschnitte größere Verkehrsstärken berücksichtigt, als eigentlich erforderlich war.

Für die aktuelle Verkehrsmengenprognose 2025 wurde der Planfall 2d sowie zusätzlich der Neubau der A 22 berücksichtigt, zusammen Planfall 6a. Somit wurde der Planfall mit dem 5. BA nicht berücksichtigt, da dieser Abschnitt sich derzeit immer noch in einem sehr frühen Planungsstadium befindet, in dem der mögliche Verknüpfungspunkt mit dem BA 2/2 nicht konkretisiert werden kann. Mögliche Auswirkungen sind damit nicht absehbar.

Der Anstieg der die Stadtgrenze überschreitenden Lkw-Verkehre macht sich nur in einem einzigen Straßenabschnitt durch einen geringfügig erhöhten Lkw-Anteil bemerkbar. Auf der Querspange unmittelbar westlich der Kattenturmer Heerstraße steigt das Lkw-Verkehrsaufkommen mit rd. 2 % etwas stärker als im übrigen Untersuchungsgebiet, wo die Zunahme der Verkehrsbelastung mit 1% anzusetzen ist. Dieser Straßenabschnitt 6 ist auch der einzige Abschnitt, für den im Planfall 6a höhere Verkehrsstärken angegeben werden als die im schalltechnischen Gutachten für den Prognosehorizont 2015 berücksichtigten Verkehrsstärken. Ergänzende schalltechnische Untersuchungen haben einen um 0,1 dB(A) höheren Emissionspegel ergeben, der aber bei keinem schutzbedürftigen Gebäude oder Außenwohnbereich in diesem Gebiet zu einer erstmaligen Überschreitung des jeweils maßgeblichen Immissionsgrenzwertes der 16. BImSchV führt, so dass demnach kein neuer Anspruch auf Lärmschutz in Betracht kommt.

Laut Aussage von BMH werden im Verkehrsgutachten von IVV für alle übrigen Straßenabschnitte im Planfall 6a geringere Verkehrsstärken angegeben als die im schalltechnischen Gutachten zugrunde gelegten Werte. Das schalltechnische Gutachten geht also in fast allen Straßenabschnitten selbst für den Prognose-

sehorizont 2025 von höheren Emissionswerten aus als tatsächlich zu erwarten sind. Das bedeutet, dass alle betroffenen Anwohner auf jeden Fall auch bei der für 2025 zu erwartenden Verkehrsbelastung entsprechend den gesetzlichen Vorschriften ausreichend gegen die Lärmauswirkungen von der A 281 BA 2/2 geschützt werden.

Unabhängig von den tatsächlich für das schalltechnische Gutachten zugrunde gelegten Verkehrsstärken wurde seitens BMH die von IVV berechnete Zunahme der Verkehrsbelastung um rd. 1 % für den Prognosehorizont 2025 (Planfall 6a) gegenüber dem Horizont 2015 (Planfälle 2a-d) in einer zusätzlichen Berechnung der Lärmauswirkungen zugrunde gelegt. BMH kommt dabei zu dem Ergebnis, dass es bei unverändertem Lkw-Anteil lediglich zu einer Erhöhung des Emissionspegels der A 281 um 0,05 dB(A) kommt. BMH stellt fest, dass dieser Sachverhalt im Hinblick auf die o.a. Ergebnisse als unerheblich anzusehen ist.

Das Ingenieurbüro Lohmeyer teilt in seiner Stellungnahme mit, dass eine Emissions- und Immissionsberechnung auf Basis der o.g. Verkehrsprognose 2025 entsprechend dem heutigen Stand der Technik für das Jahr 2025 geringere Werte als für die Prognose 2015 ermittelt ergäbe. Es wird ausdrücklich festgestellt: „Die im Luftschadstoffgutachten getroffenen Aussagen zur Lufthygiene haben daher weiterhin Bestand.“

Die Planunterlagen, die auf der Basis der Ergebnisse des Prognose-Horizontes 2015 erstellt worden sind, können mithin festgestellt werden, da ausweislich der vorgenannten Untersuchungen und Gutachten die Ergebnisse eines Prognose-Horizontes 2025 zu keinen anderen Ergebnissen führen würden bzw. geführt hätten.

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.

XIV

Gesamtabwägung

Der Plan für den Neubau der Bundesautobahn A 281, Bauabschnitt 2/2, 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.

Auch die Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffimmissionen in der Neustadt gebietet die Umsetzung des Vorhabens ‚Bau der 2. Stufe des 2. Bauabschnittes der Autobahn A 281‘. Dem steht nicht entgegen, dass in Teilbereichen die Lärm- und Schadstoffsituation geringfügig verschlechtert wird, da die Zunahme der Immissionspegel im zumutbaren Bereich liegt. Im Verhältnis zur Verbesserung der Gesamtsituation in der Neustadt müssen hier die Interessen Einzelner hinter dem Gemeinwohl zurückstehen. Darüber hinaus besteht dem Grunde nach Anspruch auf passive Lärmenschutzmaßnahmen.

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

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

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

Angesichts der bestehenden dauernden Überbelastung der Neuenlander Straße und der hieraus resultierenden hohen Belastung der zentralen Wohngebiete mit Verkehrsimmissionen und Schleichverkehren besteht an einer dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entsprechenden Infrastruktur ein besonders hohes öffentliches Interesse.

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

Zusammenfassend kommt die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung dieser Umstände zu dem Ergebnis, dass die Planung mit den Änderungen und den verfügbaren Nebenbestimmungen in sich ausgewogen ist und somit in der beantragten Form festgestellt werden kann.

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 2/2 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

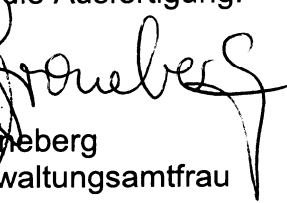
Die unter I genannten Planunterlagen werden beim Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Contrescarpe 73, 28195 Bremen, in der Zeit vom 20. April 2009 bis einschließlich 4. Mai 2009 nach ortsüblicher Bekanntmachung ausgelegt. Sie können dort in Raum 4.18 (4. Etage) werktäglich von 9.00 – 12.00 Uhr, 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 oder 361-59 427 während der Auslegungszeit eingesehen werden.

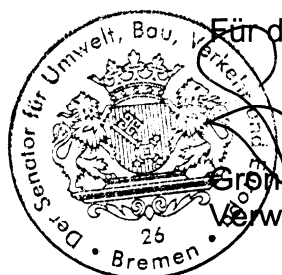
Gemäß § 74 Abs. 4 BremVwVfG gilt der Planfeststellungsbeschluss den Betroffenen, denen er nicht gesondert zugestellt wurde, mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt, d.h. bekannt gegeben.

Im Auftrag

LS

gez. Pieper

Für die Ausfertigung:

Gröbeberg
Verwaltungsamtfrau



Abkürzungsverzeichnis

ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau	
AS	Anschlussstelle	
BA	Bauabschnitt	
BauGB	BauGesetzBuch	
BAB	BundesAutoBahn	
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen	
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	
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	
BNatSchG	Bundes Natur-Schutz-Gesetz	
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht	
Bw	Bauwerk	
BremBodSchG	Bremisches Bodenschutzgesetz	BremDSchG
BremGBI.	Bremisches Gesetzblatt	BremNatSchG
BremVwVfG	Bremisches Verwaltungsverfahrensgesetz	BremWG
		Bremisches Denkmalschutzgesetz
		Bremisches Natur-Schutz-Gesetz
		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	
FNP	Flächennutzungsplan	
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	
LuftVG	Luftverkehrsgesetz	
NO ₂	Stickstoffdioxid	
NO _x	Stickstoffoxyde	
NSW	NiederSchlagsWasser	
OPA	Offenporiger Asphalt	
PM 10	Partikel mit einem Durchmesser von weniger als 10 µm (<i>Feinstaub, auch als PM₁₀ bezeichnet</i>)	
RAS - LP	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege	
RLS 90	Richtlinien für Lärmschutz an Straßen	
StrKR	Straßen-Kreuzungsrichtlinien	
TöB	Träger öffentlicher Belange	
UBA	Umweltbundesamt	
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung	
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung	
UVPVwV	Allgemeine Vorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung	
UVS	UmweltVerträglichkeitsStudie	
VLärmSchR	VerkehrsLärmSchutzRichtlinie	
VwGO	VerwaltungsGerichtsOrdnung	
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz	
WHG	Wasserhaushaltsgesetz	