



# **Freie Hansestadt Bremen**

Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr  
als Oberste Landesstraßenbaubehörde

## **Planfeststellungsbeschluss**

Planfeststellungsverfahren für den Neubau  
der 1. Stufe des III. Bauabschnittes der  
**Bundesautobahn A 281**  
im Bereich zwischen Stromer Landstraße  
und Warturmer Heerstraße

**Inhaltsverzeichnis**

<b>I</b>	<b>Verfügung</b>	Seiten	1 - 2
<b>II</b>	<b>Einwendungen Privater</b>	Seiten	3 - 5
<b>III</b>	<b>Beteiligung der Träger öffentlicher Belange</b>	Seiten	6 - 8
<b>IV</b>	<b>Nebenbestimmungen</b>	Seiten	8 – 13
<b>V</b>	<b>Begründung</b>	Seiten	13 – 14
<b>VI</b>	<b>Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit</b>	Seite	14
<b>VII</b>	<b>Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG</b>	Seiten	15 – 21
<b>VIII</b>	<b>Linienführung</b>	Seiten	21 – 23
<b>IX</b>	<b>Immissionsschutz</b>	Seiten	23 – 24
<b>X</b>	<b>Gebäudeschäden</b>	Seite	24
<b>XI</b>	<b>Grunderwerb</b>	Seiten	24 - 25
<b>XII</b>	<b>Gesamtabwägung</b>	Seite	25
	<b>Rechtsbehelfsbelehrung</b>	Seiten	25 - 26
	<b>Abkürzungsverzeichnis</b>		

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

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

E-mail  
[HGroneberg@ASV.Bremen.de](mailto:HGroneberg@ASV.Bremen.de)  
[HAndrae@ASV.Bremen.de](mailto:HAndrae@ASV.Bremen.de)

Datum und Zeichen  
Ihres Schreibens

Mein Zeichen  
(bitte bei Antwort angeben)  
671-70-02-00/21

Bremen, 8. September 2003

# AUSFERTIGUNG

## Planfeststellungsbeschluss

**für den Neubau des III. Bauabschnittes ,1. Teilabschnitt, der Bundesautobahn  
A 281 im Bereich zwischen Stromer Landstraße - Baukilometer 0 + 878 -  
und Warturmer Heerstraße - Baukilometer 3 + 321 -**

I

**Die Planunterlagen** für den Neubau der A 281, III. Bauabschnitt (BA), 1. Teilabschnitt, im Bereich zwischen Stromer Landstraße (Bau-km 0 + 878) und Warturmer Heerstraße (Bau-km 3 + 321) **werden** gemäß § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Neufassung der Bekanntmachung vom 19. April 1994 (BGBl.Nr. 25, Teil I, S. 854), zuletzt geändert durch Art. 1 Fünftes ÄndG vom 11.10.2002 (BGBl. I S. 4015), in Verbindung mit den §§ 72 ff Bremisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BremVwVfG) vom 15. November 1976 (Brem.Gbl. S. 243), zuletzt geändert durch Gesetz vom 27.08.2002 (Brem.Gbl. S. 385), einschließlich der Folgemaßnahmen mit den folgenden Änderungen und Ergänzungen (Blaueintragungen/Deckblätter) in den Planunterlagen **festgestellt**.

### Planunterlagen

Die festgestellten Pläne umfassen folgende Unterlagen, dabei wurden gegenüber den ausgelegten Plänen folgende Änderungen vorgenommen:

- (1) Für die Bauwerke Geh- und Radwegbrücke Visbeker Straße, Geh- und Radwegbrücke Hempenweg und deren Zuwegungen sowie für die Gehwege der Überführung der Warturmer Heerstraße über die A 281 werden zur Herstellung der Barrierefreiheit geeignete Verweilplätze nach den Vorgaben der entsprechenden DIN 18024, Teil 1, hergestellt. Die Unterlage 12.4 wird durch einen entsprechenden Lageplan, Blatt Nr.: 2a, ergänzt.
- (2) Für das Absetzbecken 4 wird die Vorflut über das angeschlossenen Grabensystem ergänzt. Der südliche Straßengraben der Stromer Landstraße wird bis zum Dammfuß der Autobahnabfahrt GVZ-Mitte verlängert und unterhalb der Staustufen mit dem Woltmershauser Mittelkampsfleet mittels einer neuen Rohrverbindung DN 600 verbunden. Die Unterlage 12.4 Blatt 1 (Lageplan Freiraumplanung) wird hierzu durch ein Deckblatt (Ausschnitt) ergänzt.

 Dienstgebäude  
Herdentorsteinweg 49/50  
28195 Bremen

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

 Bus / Straßenbahn  
Hauptbahnhof  
oder Herdentor

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

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

- (3) Im Bauwerksverzeichnis sind Änderungen erforderlich geworden im Wesentlichen zur Berichtigung der Festlegung der Unterhaltspflichten.
- (4) Im Inhaltsverzeichnis unter Punkt 12.6 muss es heißen „Einvernehmensklärung“, nicht „Einverständniserklärung“

Nach Erstellung der Planunterlagen wurde das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) mit Bekanntmachung vom 26. September 2002 geändert, und die EU-Tochterrichtlinien wurden durch die 22. BImSchV vom 11.09.2002 (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft) in deutsches Recht umgesetzt. Für den Prozess der Abwägung und Bewertung der vorliegenden Maßnahme wurden die aktuell geltenden gesetzlichen Regelungen zu Grunde gelegt.

Ordner	Anlage	Seiten	Bezeichnung	Maßstab
1	1	3	Merkblatt zur Planfeststellung	
		39	Erläuterungsbericht	-
	1a	40	Allgemein verständliche Zusammenf. nach § 6 UVPG	-
	2	1	Übersichtskarte	1:50.000
	3	1	Übersichtslageplan	1:5.000
	4	1	Übersichtshöhenplan	1:5.000/500
	6	9	Straßenquerschnitte	1:50
	7	5	Technische Lagepläne	1:1.000
2	8	19	Höhenpläne	1:1.000/100
3	10/10.1	49	Bauwerksverzeichnis	
	11		Schalltechnische Untersuchung	
	11.1	18	Erläuterungsbericht	
	11.2	41	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	
	11.3	7	Lagepläne der Lärmschutzmaßnahmen	1:5.000/ 1:1.000
	11.4	-	Höhenpläne der Lärmschutzmaßnahmen	s. Anlage 8
4	12		Ergebnisse Landschaftspflegerischer Begleitplanung/ Freiraumplanung / Umweltverträglichkeit	
	12.1	160	Textliche Erläuterungen Landschaftspflegerische Be- gleitplanung / Freiraumplanung	
	12.2	3	Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktpläne	1:2.000
	12.3	3	Landschaftspflegerische Maßnahmenpläne	1:2.000/ 1:1.000
	12.4	4	Freiraumplanung	1:1.000
	12.5	109	Umweltverträglichkeitsstudie	
	12.6	19	Gutachtliche Stellungnahme und Einvernehmensklärung der Naturschutzbehörde nach §13 BremNatSchG	
	12.7	16	Baumkataster	
	13		Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen	
	13.1	24	Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen	
	13.2	1	Übersichtsplan für die wassertechn. Untersuchung	1:2.500
	13.3	-	Lagepläne Entwässerungsmaßnahmen	s. Anlage 7
	13.4	-	Höhenpläne Entwässerungsmaßnahmen	s. Anlage 8
	13.5	1	Höhenplan Verlegung Neuenlander Wasserlöse	1:1000/100
13.6	4	Ausgleichsmaßnahme Rablinghauser Vorfluter		
13.7	3	Ausgleichsmaßnahme Warfeld		
5	14		Grunderwerb	
	14.1	8	Grunderwerbspläne	1:1.000
	14.2	23	Grunderwerbsverzeichnis	
	15.1	4	Kennzeichnende Querprofile	1:200
	15.2	1	Umleitungsführung Warturmer Heerstraße	1:1.000
	15.3	6	Leitungspläne	1:1.000/ 1:400

## II

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

- |  |                |
|--|----------------|
| 1 Wilken Köhler, Stromer Landstraße  | vom 23.11.2002 |
| 2 Claus-Jürgen Lemke, Roter Sand   | vom 19.11.2002 |
| 3 Sammeleinwendung Initiative „Wohnen am Deich“,<br>c/o Heidelinde Topf, Goldenstedter Weg | vom 19.11.2002 |

Über die erhobenen Einwendungen wird wie folgt entschieden:

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

### **Zu 1:**

Die bestehenden Wegeverbindungen zu den landwirtschaftlichen Flächen des Einwenders bleiben erhalten. Von Strom erfolgt die Wegeverbindung in das Gebiet Reedeich parallel zur Hafenbahn und wird unter der Autobahn 281 hindurchgeführt, da diese die Bahnanlagen in Hochlage überquert.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

### **Zu 2:**

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

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie der Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in Gebietskategorien. Danach sind beim Neubau einer Bundesautobahn die in der 16. BImSchV festgesetzten Grenzwerte für ein reines Wohngebiet, tagsüber 59dB(A) und nachts 49dB(A), einzuhalten.

Die Planung und Ausführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind nach den tatsächlichen Möglichkeiten, der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit abzustimmen. Vorrang hat immer die aktive Maßnahme. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze wurde der aktive Schallschutz mit Wallhöhen von 4,5 m an der Nordseite und 3,0 m an der Südseite der A 281 in den Planunterlagen festgelegt. Die Höhenangaben beziehen sich auf die Höhenlage (Gradiente) der jeweiligen Richtungsfahrbahn der BAB und nicht auf das vorhandene Gelände. Bezogen auf das vorhandene Gelände ergeben sich auf der Nordseite der Teilstrecke A 281 Lärmschutzwallhöhen zwischen 4,5 m und 6,5 m.

Im Wohngebiet „Im Langen Brink“ werden mit diesen Maßnahmen an allen Gebäuden die maßgebenden Grenzwerte tagsüber und nachts gemäß der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 3) eingehalten bzw. unterschritten.

Die nach der 16. BImSchV zu ermittelnden Immissionspegel beschreiben ausschließlich die durch die A 281 3. Bauabschnitt / 1. Teilstrecke verursachte Lärmbelastung. Unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten ist jedoch festzustellen, dass bei einer Vielzahl der betroffenen Objekte ein Einfluss durch bestehende Verkehrswege, insbesondere durch die Senator-Apelt-Straße, auf den Gesamtpegel der Verkehrslärmimmissionen besteht.

Die heutige schalltechnische Vorbelastung durch die vorhandenen Straßen wird bei der Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen zu Gunsten der Anlieger nicht in Ansatz gebracht. Insofern tritt, bezogen auf das Jahr 2015 (Prognosehorizont) ohne Neubau der BAB, nach Fertigstellung der A 281 aufgrund der Verkehrsverlagerung von der Senator-Apelt-Straße auf die A 281 für die Wohngebiete überwiegend eine Verbesserung ein.

Bei der Planung der durchzuführenden Schallschutzmaßnahmen ist auch die Verhältnismäßigkeit gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG zu beachten. Die Kosten der Schutzmaßnahme dürfen nicht außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Eine Erhöhung der Lärmschutzwälle würde zu erheblichen Mehrkosten führen, ohne für das Wohngebiet „Im Langen Brink“ eine wesentliche Pegelminderung zu erreichen. Eine Erhöhung des nördlichen Lärmschutzwalles um 1,5 m würde lediglich eine Pegelminderung von max. 1,0 dB(A) ergeben. Pegeldifferenzen unter 3 dB(A) sind jedoch mit dem menschlichen Ohr nicht wahrnehmbar.

Die Grundlagedaten der schalltechnischen Berechnungen, Schalltechnische Untersuchung, Unterlage 11; Ordner 3 der Planunterlagen, wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens jedem Bürger offengelegt. Die amtliche Bekanntmachung des Anhörungsverfahrens erfolgte am 14.10.2002 in den Bremer Tageszeitungen. Die Bürger wurden dahingehend unterrichtet, dass die Planfeststellungsunterlagen in der Zeit vom 21. Oktober 2002 bis zum 20. November 2002 einschließlich zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt werden.

Im Bereich des Brückenbauwerks Anschluss Güterverkehrszentrum-Ost der A 281 sind keine aktiven Lärmschutzeinrichtungen notwendig. Die Immissionsbelastung für den Bereich des Wohngebietes „Im Langen Brink“ wird durch die Anschlussstelle nicht nennenswert berührt, da die geplanten Rampen nur unwesentlich zur Gesamtlärmbelastung beitragen. Durch zusätzliche aktive Lärmschutzanlagen auf den Rampen treten keine wahrnehmbaren Pegelminderungen ein. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für das Wohngebiet „Im Langen Brink“ werden in Verbindung mit dem geplanten 4,5 m hohen Lärmschutzwall ohne aktiven Lärmschutz im Bereich des Anschlusses GVZ-Ost eingehalten bzw. unterschritten.

Die Auswirkungen der geplanten Teilstrecke A 281 3.BA 1.Stufe auf die Natur ist in der Unterlage 12 der Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Zur Beurteilung der Auswirkungen erfolgte eine umfangreiche Bestandsaufnahme der Natur. Die Auswirkungen sind in der Unterlage 12.1 Kapitel 4 festgehalten.

Aufgrund der Auswirkungen sind vielfältige Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Diese führen dazu, dass der mit der Maßnahme verbundene Eingriff ausgeglichen werden kann. Die geplanten Maßnahmen wurden mit der zuständigen Fachbehörde abgestimmt. Das Einvernehmen gemäß § 13 Abs.2 des Bremischen Naturschutzgesetzes (BremNatSchG) wurde mit Schriftstück vom 09.08.02 (Ordner 4; Unterlage 12.6) mit dem Senator für Bau und Umwelt – Naturschutzbehörde- hergestellt.

Die Materialien für den geplanten Bau der Straße und der Lärmschutzwälle werden so gewählt, dass sie alle im Planfeststellungsverfahren festgelegten Eigenschaften erfüllen, auch die schalltechnischen. Der Einbau kontaminierter Böden in die Lärmschutzwälle ist ausgeschlossen.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

### **Zu 3:**

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

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen „Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990“. In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie der Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in Gebietskategorien. Danach sind beim Neubau einer Bundesautobahn die in der 16. BImSchV festgesetzten Grenzwerte für ein reines Wohngebiet, tagsüber 59 dB(A) und nachts 49 dB(A), einzuhalten.

Die Planung und Ausführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind nach den tatsächlichen Möglichkeiten, der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit abzustimmen. Vorrang hat immer die aktive Maßnahme. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze wurde der aktive Schallschutz mit Wallhöhen

von 4,5 m an der Nordseite und 3,0 m an der Südseite der A 281 in den Planunterlagen festgelegt. Die Höhenangaben beziehen sich auf die Höhenlage (Gradiente) der jeweiligen Richtungsfahrbahn der BAB und nicht auf das vorhandene Gelände. Bezogen auf das vorhandene Gelände ergeben sich auf der Nordseite der Teilstrecke A 281 Lärmschutzwallhöhen zwischen 4,5 m und 6,5 m.

Im Wohngebiet „Im Langen Brink“ werden mit diesen Maßnahmen an allen Gebäuden die maßgebenden Grenzwerte tagsüber und nachts gemäß der Schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 11; Ordner 3) eingehalten bzw. unterschritten.

Die nach der 16. BImSchV zu ermittelnden Immissionspegel beschreiben ausschließlich die durch die A 281 3. Bauabschnitt / 1. Teilstrecke verursachte Lärmbelastung. Unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten ist jedoch festzustellen, dass bei einer Vielzahl der betroffenen Objekte ein Einfluss durch bestehende Verkehrswege, insbesondere durch die Senator-Apelt-Straße, auf den Gesamtpegel der Verkehrslärmimmissionen besteht.

Die heutige schalltechnische Vorbelastung durch die vorhandenen Straßen wird bei der Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen zu Gunsten der Anlieger nicht in Ansatz gebracht. Insofern tritt, bezogen auf das Jahr 2015 (Prognosehorizont) ohne Neubau der BAB, nach Fertigstellung der A 281 aufgrund der Verkehrsverlagerung von der Senator-Apelt-Straße auf die A 281 für die Wohngebiete überwiegend eine Verbesserung ein.

Bei der Planung der durchzuführenden Schallschutzmaßnahmen ist auch die Verhältnismäßigkeit gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG zu beachten. Die Kosten der Schutzmaßnahme dürfen nicht außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Eine Erhöhung der Lärmschutzwälle würde zu erheblichen Mehrkosten führen, ohne für das Wohngebiet „Im Langen Brink“ eine wesentliche Pegelminderung zu erreichen. Eine Erhöhung des nördlichen Lärmschutzwalles um 1,5 m würde lediglich eine Pegelminderung von max. 1,0 dB(A) ergeben. Pegeldifferenzen unter 3 dB(A) sind jedoch mit dem menschlichen Ohr nicht wahrnehmbar.

Die Grundlagedaten der schalltechnischen Berechnungen, Schalltechnische Untersuchung, Unterlage 11; Ordner 3 der Planunterlagen, wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens jedem Bürger offengelegt. Die amtliche Bekanntmachung des Anhörungsverfahrens erfolgte am 14.10.2002 in den Bremer Tageszeitungen. Die Bürger wurden dahingehend unterrichtet, dass die Planfeststellungsunterlagen in der Zeit vom 21. Oktober 2002 bis zum 20. November 2002 einschließlich zu allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt werden.

Im Bereich des Brückenbauwerks Anschluss Güterverkehrszentrum-Ost der A 281 sind keine aktiven Lärmschutzeinrichtungen notwendig. Die Immissionsbelastung für den Bereich des Wohngebietes „Im Langen Brink“ wird durch die Anschlussstelle nicht nennenswert berührt, da die geplanten Rampen nur unwesentlich zur Gesamtlärmbelastung beitragen. Durch zusätzliche aktive Lärmschutzanlagen auf den Rampen treten keine wahrnehmbaren Pegelminderungen ein. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für das Wohngebiet „Im Langen Brink“ werden in Verbindung mit dem geplanten 4,5 m hohen Lärmschutzwall ohne aktiven Lärmschutz im Bereich des Anschlusses GVZ-Ost eingehalten bzw. unterschritten.

Die Auswirkungen der geplanten Teilstrecke A 281 3. BA 1. Stufe auf die Natur ist in der Unterlage 12 der Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Zur Beurteilung der Auswirkungen erfolgte eine umfangreiche Bestandsaufnahme der Natur. Die Auswirkungen sind in der Unterlage 12.1 Kapitel 4 festgehalten.

Aufgrund der Auswirkungen sind vielfältige Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Diese führen dazu, dass der mit der Maßnahme verbundene Eingriff ausgeglichen werden kann. Die geplanten Maßnahmen wurden mit der zuständigen Fachbehörde abgestimmt. Das Einvernehmen gemäß § 13 Abs. 2 des Bremischen Naturschutzgesetzes (BremNatSchG) wurde mit Schriftstück vom 09.08.02 (Ordner 4; Unterlage 12.6) mit dem Senator für Bau und Umwelt -Naturschutzbehörde hergestellt.

Die Materialien für den geplanten Bau der Straße und der Lärmschutzwälle werden so gewählt, dass sie alle im Planfeststellungsverfahren festgelegten Eigenschaften erfüllen, auch die schalltechnischen. Der Einbau kontaminierter Böden in die Lärmschutzwälle ist ausgeschlossen.

Die Sammeleinwendung war daher zurückzuweisen.

## III

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

	Stellungnahme:
1. 1 Deutsche Telekom AG, Technikniederlassung	vom 03.12.02
2. 2 swb Norvia GmbH & Co. KG	vom 26.11.02
3. 3 Pipeline Engineering GmbH für Ruhrgas AG	vom 29.11.02
4. Deutsche Bahn AG, DB Netz AG, Niederlassung Nord	vom 28.10.02
5. Eisenbahn-Bundesamt	vom 20.11.02
6. Der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht	vom 02.12.02
7. Bremer Straßenbahn AG	vom 04.12.02
8. Handelskammer Bremen	vom 26.11.02
9. Verkehrsverbund (VBN)	vom 03.12.02
10. Bremischer Deichverband am linken Weserufer	vom 27.12.02
11. GNUU e.V. (BUND)	vom 5./17.12.02
12. WfG Bremer Wirtschaftsförderung GmbH	vom 01.11.02
13. Ortsamt Neustadt/Woltmershausen	vom 15.01.03
14. Ortsamt Strom	vom 01.12.02
15. Feuerwehr Bremen	vom 02.12.02
16. Landesjägerschaft Bremen e.V.	vom 02.12.02
17. ADFC	vom 02.12.02
18. Landesverband der Gartenfreunde e.V.	vom 03.12.02
19. Gesundheitsamt Bremen, Umwelthygiene	vom 25.11.02
20. Amt für Stadtplanung und Bauordnung, FB Stadtplanung	vom 14.01.03
21. Brekom	vom 26.11.02
22. Senator für Bau und Umwelt, UVP-Leitstelle	vom 02.12.02
23. Senator für Bau und Umwelt, Abteilung 3, Flächenbezogener Umweltschutz	vom 02.01.03
24. Senator für Bau und Umwelt, Referat 40, Abfallbehörde	vom 26.11.02
25. Senator für Bau und Umwelt, 41, Bodenschutzbehörde	vom 26.11.02
26. Senator für Bau und Umwelt, 42, Lärmschutz	vom 26.11.02
27. Senator für Bau und Umwelt, 43, Wasserwirtschaft	vom 26.11.02
28. Senator für Bau und Umwelt, 44, Oberflächenwasserschutz	vom 26.11.02
29. Senator für Bau und Umwelt, 50-3, Verkehrsplanung	vom 19.11.02
30. Senator für Bau und Umwelt, 84-2, Beauftragter für bauliche Angelegenheiten der Schwerbehinderten	vom 23.01.03
31. Wehrbereichsverwaltung Nord	vom 28.11.02

	Stellungnahme
32. Bundesvermögensamt	vom 14.11.02
33. Der Landesarchäologe	vom 15.01.03
34. Landesamt für Denkmalpflege	vom 20.11.02
35. Senator für Wirtschaft und Häfen	vom 01.11.02
36. Senator für Finanzen	vom 13.11.02
37. Hauptzollamt Bremen	vom 03.12.02
38. Polizei Bremen	vom 01.11.02
39. GBI	vom 06.12.02
40. Stadtgrün Bremen	vom 31.10.02
41. Bremen Ports	vom 05.11.02
42. Bremer Entsorgungsbetriebe (hanse Wasser)	vom 06.12.02
43. Landwirtschaftskammer	vom 27.11.02
44. Kabel-Niedersachsen/Bremen (Deutschland)	vom 18.12.02
45. Amt für Straßen und Verkehr für die stadtbremischen Belange	vom 15.11.02/ 22.01.03
46. Niedersächsisches Landesamt für Bodenforschung	---
47. Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen	---
48. Senator für Inneres, Kultur und Sport	---
49. swb Norvia GmbH & Co.KG, Beleuchtung	---
50. Senator für Arbeit, Frauen, Gesundheit, Jugend und Soziales - Gewerbeaufsichtsamt -	---
51. Geo Information Bremen	---
52. Handwerkskammer Bremen	---
53. Arbeitnehmerkammer	---
54. Architektenkammer	---
55. Fachvereinigung Personenverkehr	---
56. Senator für Bildung und Wissenschaft	---
57. GVZ-Entwicklungsgesellschaft	---

Der Vorhabensträger hat die Berücksichtigung der in den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zu den Nummern 1 bis 45 vorgetragenen Anregungen, Bedenken und Forderungen zugesagt. Die Forderungen wurden, soweit erforderlich, in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen.

Bei den weiteren Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, soweit hier Anregungen und Bedenken geäußert wurden, konnte Einvernehmen erzielt werden. Diese Stellungnahmen können somit als erledigt angesehen werden. Die Träger öffentlicher Belange zu den Nummern 46 bis 57 haben keine Stellungnahmen abgegeben.

**Zu der Einwendung Nr. 11** des Gesamtverbandes Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V. ist folgendes zu bemerken:

Verkehrsberuhigende Maßnahmen und Umstrukturierungen im nachgeordneten Straßennetz sind nicht Gegenstand des Verfahrens, da es hier ausschließlich um den Neubau einer Bundesfernstraße geht. Bremen hat aber die Notwendigkeit derartiger Maßnahmen erkannt und beabsichtigt, begleitend zur Realisierung der A 281 entsprechende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu erarbeiten und durchzuführen. Diesbezüglich wurde nicht nur ein Arbeitskreis eingerichtet, sondern es ist auch ein erheblicher Betrag im Haushalt Bremens für die Verwirklichung dieser Maßnahmen vorgesehen. Dies kann als Indiz für die Relevanz gelten, die Bremen diesen Begleitmaßnahmen beimisst und die erst durch den Bau der A 281 überhaupt möglich werden. Im Rahmen dieser Maßnahmen strebt die Stadtgemeinde Bremen durch einen zeitnahen Rückbau auch die Entlastung des Straßenzuges Senator-Apelt-Straße/Carl-Franke-Straße an.

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

**Zu der Einwendung Nr. 19** des Gesundheitsamtes Bremen, Bereich Gesundheit und Umwelt, Umwelthygiene, ist folgendes zu bemerken:

Gemäß 22. BImSchV haben die Länder bei einer entsprechenden Überschreitung der Grenzwerte Maßnahmen zu ergreifen, um zu einer Verbesserung der Luftschadstoffsituation zu kommen. Der angesprochene Tagesmittelwert von PM 10 gilt ab dem 1. Januar 2005. Zur Feststellung der Überschreitungen bedarf es entsprechender Messnachweise und Festlegungen nach den §§ 8, 9 und 10 der 22. BImSchV. Werden einzelne oder mehrere Grenzwerte der 22. BImSchV überschritten, müssen die Bundesländer gemäß den Vorschriften des § 11 der 22. BImSchV Luftreinhaltepläne bzw. Aktionspläne aufstellen. Hierin können Maßnahmen zur Beschränkung bzw. soweit erforderlich zur Aussetzung des Kfz-Verkehrs vorgesehen werden. Zuständig hierfür ist der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr. Eine Regelung erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

Konkrete Aussagen, ob es zu einer Überschreitung der Grenzwerte nach der 22. BImSchV kommt, können erst nach Vorliegen der Messungen gemacht werden. Bei den Aussagen im Planfeststellungsverfahren handelt es sich um Prognoseberechnungen, die naturgemäß mit Unsicherheiten behaftet sind. Die prognostizierte Grenzwertüberschreitung für Partikel PM 10 betrifft im hier festzustellenden Bauabschnitt 3/1 allerdings lediglich einen Prognosepunkt, nämlich den Punkt 2 (Senator-Apelt-Straße, UVS Tabelle 19). Die festzustellende Maßnahme ist dabei nicht Auslöser der prognostizierten Grenzwertüberschreitung, wird aber voraussichtlich zu einer weiteren Verschlechterung beitragen.

Der Vorhabensträger wird verpflichtet, das zuständige Referat beim Senator für Bau, Umwelt und Verkehr nach Inbetriebnahme der A 281 3/1 um die Einrichtung einer Messstation für Verkehrsimmissionen zu bitten sowie bei der Erstellung eines Luftreinhalteplanes für das Plangebiet mitzuwirken.

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

#### IV

### N e b e n b e s t i m m u n g e n

#### Informationspflichten

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

Ebenso sind alle Auftragnehmer zu verpflichten, sich vor Beginn jeglicher Erdarbeiten darüber zu informieren, ob und wo in der Nähe des Arbeitsbereiches Leitungen vorhanden sind.

**Vor Ausschreibung zu beachten:**

Die Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge RABS (BMV StB 27/82.93.01/46 Va 96 (ARS 22/1996) vom 01.08.96) sind einzuhalten.

Im Rahmen der Ausschreibung der Sandlieferung ist der Transport über die Stromer Landstraße ausdrücklich auszuschließen.

Begründung: Seitens der Straßenunterhaltung des Amtes für Straßen und Verkehr wurde ausführlich und nachvollziehbar dargelegt, dass aufgrund der problematischen Verhältnisse (Untergrund und teilweise Oberbau) die Stromer Landstraße die zusätzliche Belastung durch die Sandtransporte baulich nicht überstehen würde.

Um die Belastung der Wohnbevölkerung so gering wie möglich zu halten, ist darüber hinaus in der Ausschreibung der Sandlieferung ausdrücklich auch zur Abgabe von Angeboten aufzufordern, die einen umweltverträglichen Antransport der Erdmassen per Bahn oder Schiff (bis in den Neustädter Hafen) beinhalten. Sollte ein solcher Antransport wirtschaftlich vertretbar sein, ist er zu bevorzugen.

**Eisenbahn**

Im Zuge der endgültigen Erstellung der Ausführungsunterlagen ist über bremenports ein eisenbahnrechtliches Genehmigungsverfahren nach AEG/LEG einzuleiten.

Bei der Erstellung der Brückenbauwerke Nr.: 3/1.1 über die Hafenbahngleise (Bau-km 1+307,369) und Nr.: 3/2.3 über das GVZ-Gleis sind die ARS-Richtlinien des BMVBW, die ZTV-K (Ausgabe 96) und das eisenbahntechnische Regelwerk (z.B. die DS 804 der DB AG) zu beachten. Auf das UIC-Merkblatt 777-2 – Überbauungen von Bahnanlagen – wird hingewiesen.

Für die Erstellung der Bahnübergänge ist bei der zuständigen Genehmigungsbehörde ein Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 2 (2) Eisenbahnkreuzungsgesetz zu stellen.

Bei der Dammaufschüttung im Nahbereich des vorhandenen GVZ-Gleises ist darauf zu achten, dass kein Oberflächenwasser zum Gleis abgeführt wird.

**Wasserwirtschaft**

Während der Arbeiten zur Gewässerumlegung und Herstellung der Rahmendurchlässe ist der Wasserabfluss in der Neuenlander Wasserlöse (NWL) ständig zu gewährleisten. Die einzelnen Bauzustände sind mit dem Referat 43 beim Senator für Bau, Umwelt und Verkehr und dem Deichverband abzustimmen.

Der Deichverband ist rechtzeitig an der Ausführungsplanung zu beteiligen, alle seinen Aufgabenbereich betreffenden Arbeiten sind rechtzeitig vor Beginn mit dem Verband abzustimmen, und bei der Bauausführung ist er zu beteiligen.

Bei Leitungskreuzungen mit vorhandenen und neuen offenen Gewässern muss die Rohroberkante der kreuzenden Leitungen mind. 1,00 m unter der Gewässersollsohle liegen. Die Lage der jeweiligen Kreuzungsstelle ist am Gewässerrand dauerhaft zu kennzeichnen.

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 (NSW) wird durch die Passage der bewachsenen oberen Bodenschicht erreicht. Die Versickerungsanlagen sind daher entsprechend herzustellen und zu unterhalten. Folgende wasserwirtschaftliche Forderungen und Hinweise sind zu beachten.

**Auflagen**

1. Mit dem NSW darf kein durch häuslichen, gewerblichen, landwirtschaftlichen oder sonstigen Gebrauch in seinen Eigenschaften verändertes Wasser (Schmutzwasser) in die Gewässer eingeleitet werden.

2. Der Niederschlagsabfluss der Fahrbahnflächen ist, wie dargestellt, vor der Einleitung in die Oberflächengewässer durch Regenklärbecken (Absetzbecken) mechanisch so zu behandeln, dass absetzbare und aufschwimmbare Stoffe zurückgehalten werden.
3. Die Regenklärbecken sind mit einer Vorrichtung zur Rückhaltung von Leichtflüssigkeiten auszurüsten. Die Becken können, wie abgestimmt, abweichend von den „Handlungsrichtlinien für die Niederschlagswasserbehandlung“ (Senator für FGJSU, 27.09.1996) ohne Abschlag (Bypass) betrieben werden, wenn sie mit einer Regenspende von mind. 45 l/(s x ha) bemessen wurden.
4. Die Regenklärbecken sind im Rahmen der Unterhaltung bedarfsgerecht zu entschlammen. Gegebenenfalls angefallene Leichtflüssigkeiten (z.B. nach Unfällen) sind unverzüglich zu entfernen. Die angefallenen Stoffe sind einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen.
5. Böschungen und Mulden, die Oberflächenabfluss von Fahrbahnflächen aufnehmen und aus denen heraus ein Versickerung stattfindet bzw. stattfinden kann, sind zur Erlangung eines erforderlichen Reinigungsvermögens mit mindestens 20 cm Mutterboden auszubilden.
6. Der Sickergraben (Höhe Einleitstelle 1 / RKB 4) ist so herzustellen und zu unterhalten, dass er dauerhaft bewachsen ist. Die Versickerungsanlage ist mindestens halbjährlich zu kontrollieren; größere Stoffanreicherungen (z.B. bei Laubfall) sind zu entfernen.
7. Besteht die Gefahr, dass wassergefährdende Stoffe in das Entwässerungssystem gelangen, ist dafür Sorge zu tragen, dass ein Abfluss dieser Stoffe verhindert wird.
8. Gelangen wassergefährdende Stoffe in das Entwässerungssystem, ist dafür Sorge zu tragen, dass die Entwässerung unterbrochen wird. Die Entwässerung darf erst wieder fortgesetzt werden, wenn die wassergefährdenden Stoffe ordnungsgemäß entfernt worden sind.
9. Sind trotz aller Vorkehrungen wassergefährdende Stoffe in das Gewässer (ggf. den Untergrund) gelangt, so ist dieses der Wasserbehörde beim Senator für Bau, Umwelt und Verkehr unverzüglich anzuzeigen.
10. Um eine Verschmutzung des NSW weitgehend zu vermeiden, sind die zu entwässernden Verkehrsflächen und Einläufe stets sauber zu halten.

## **Bodenschutz**

Der Bereich des vorliegenden Bauabschnittes 3/1 der A 281 wird im Referat Bodenschutz des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr nicht als kontaminationsverdächtiger Standort geführt, da bisher keine früheren, möglicherweise belastenden Nutzungen bekannt geworden sind und keine Erkenntnisse über schädliche Bodenveränderungen vorliegen. Es sind aber in diesem Bereich stellenweise Auffüllungen anzutreffen. Herkunft und Zusammensetzung des Auffüllungsmaterials sind nicht detailliert bekannt. Möglicherweise ist im Bereich der Auffüllungen mit Kontaminationen zu rechnen. Daher sind die folgenden Auflagen einzuhalten und die Hinweise zu beachten.

### Auflagen

1. Ergeben sich Anhaltspunkte für Verunreinigungen des Bodens oder des Grundwassers in der Vorbereitung oder Durchführung der Baumaßnahme, die bisher nicht bekannt waren, so ist dieses unverzüglich dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, Referat 41, mitzuteilen.
  - 1.1. Nach Erkennen der Anhaltspunkte für eine Verunreinigung hat der Vorhabensträger einen unabhängigen, altlastenerfahrenen Sachverständigen zu beauftragen, den Bereich in Abstimmung mit dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, Referat 41, auf die qualitativen und räumlichen Ausmaße der Kontamination zu untersuchen.
  - 1.2. Ein entsprechendes Gutachten mit Gefährdungsabschätzung und einem evtl. notwendigen Sanierungskonzept ist dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, Referat 41, vorzulegen.
  - 1.3. Die Baumaßnahme darf in den betreffenden Bereichen grundsätzlich erst dann weitergeführt und/oder beendet werden, wenn nachweislich kein Sanierungsbedarf besteht oder eine vom Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, Referat 41, begleitete Sanierung durchgeführt wurde.

### Hinweise

- (1) Beim Auf- und Einbringen von Materialien auf oder in Böden im Rahmen des genehmigten Bauvorhabens (einschließlich Bodenaushub) sind die Anforderungen der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) sowie der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA), Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln – vom 06.11.1997 zu beachten.
- (2) Das bei der Baumaßnahme anfallende kontaminierte Material ist ordnungsgemäß zu entsorgen (Verwertung oder Beseitigung). Im Falle einer anstehenden Entsorgung ist mit dem Referat Abfallrecht/Abfallüberwachung beim Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, Referat 40, Verbindung aufzunehmen.
- (3) Im Zusammenhang mit den Arbeiten in kontaminierten Bereichen sind die Vorschriften der Tiefbau-Berufsgenossenschaft sowie u.a. die Gefahrstoffverordnung und das Bundes-Immissionsschutzgesetz zu beachten. Bei Fragen zur Arbeitssicherheit ist mit dem Gewerbeaufsichtsamt Bremen, Bereich Gefährliche Stoffe, Verbindung aufzunehmen.

### **Abfallüberwachung**

Laut Planunterlagen wird eventuell anfallender kontaminierter Bodenaushub entsprechend den LAGA-Richtlinien eingeordnet und behandelt.

In diesem Zusammenhang sind folgende Auflagen zu berücksichtigen:

1. Für die im Rahmen der Baumaßnahme anstehenden Entsorgungen ist vom Vorhabensträger eine Erzeugernummer bei der Abfallüberwachungsbehörde des Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, Abschnitt 40-20, zu beantragen.
2. Bezüglich der Nachweisführung zur externen Entsorgung von besonders überwachungsbedürftigen Abfällen sind die einschlägigen Vorgaben der Nachweisverordnung (NachwV) vom 10.09.1996 (BGBl. I. S.1382) einzuhalten. Es ist ein Nachweisbuch, bestehend aus Entsorgungs-/Verwertungsnachweisen und den nötigen Begleitscheinausfertigungen / Übernahme-scheinen einzurichten.
3. 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.

### **Landschaftspflegerische Begleitplanung**

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

### **Immissionsschutz**

Nach Inbetriebnahme der A 281 3/1 ist das Fachreferat „Immissionsschutz“ (Luftreinhaltung) im Umweltressort zu bitten, eine Messstation im Bereich der Senator-Apelt-Straße aufzustellen. Die prognostizierte Grenzwertüberschreitung für Partikel PM 10 ab dem Jahr 2005 betrifft im hier festzustellenden Bauabschnitt 3/1 lediglich einen Prognosepunkt, nämlich den Punkt 2 (Senator-Apelt-Str., UVS Tabelle 19). Die A 281 3/1 ist zwar nicht Auslöser der Grenzwertüberschreitung, wird aber voraussichtlich zu einer weiteren Verschlechterung der Situation an diesem Messpunkt führen. Wenn festgestellt werden sollte, dass die Grenzwerte der 22. BImSchV (vom 11.9.02, Übernahme der Grenzwerte der 1. EU-Tochterraichtlinie in deutsches Recht) überschritten werden, müssen Luftreinhaltepläne bzw. Alarmpläne aufgestellt werden. Dies liegt in der alleinigen Zuständigkeit der Bundesländer.

## **Bauphase**

### **Schäden**

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

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

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

Um baubedingte Schäden an bestehenden Bäumen und Grünflächen zu vermeiden, sind folgende Auflagen einzuhalten:

1. Grundsätzlich sind Befahren, Arbeiten und Ablagerungen im Wurzelbereich der Bäume zu vermeiden (Bereich unterhalb der Krone zuzüglich 1,50 m zu allen Seiten)
2. In Anlehnung an die Festsetzungen der DIN 18920 ist im Wurzelbereich der Bäume ausschließlich mit Handschachtung oder Sauggeräten zu arbeiten.
3. Wurzeln über 3 cm Durchmesser dürfen nicht entfernt oder beschädigt werden. Freigelegte Wurzeln sind gegen Austrocknung (Umwicklung mit feucht zu haltenden Jutebandagen) bzw. Frost (Stroh) zu schützen.
4. Sofern Wurzeln unter 3 cm Durchmesser entfernt werden müssen, sind diese glatt zu durchtrennen. Die Wundstellen sind mit einem Wundverschlussmittel einzustreichen.
5. Im Wurzelbereich der Bäume darf nicht mit Flächenrüttlern oder Vibrationswalzen gearbeitet werden. Hier ist mit statischen Walzen zu verdichten.
6. Materialien, Geräte, Bau- und Aufenthaltswagen usw. dürfen im Wurzelbereich der Bäume nur auf bestehenden Pflaster- oder Plattenflächen gelagert oder aufgestellt werden.
7. Die vorhandenen Bäume sind während der Bauzeit – in Abstimmung mit Stadtgrün Bremen, Abteilung 3 – durch einen ortsfesten Bauzaun zu schützen, der einen möglichst großen Teil des Wurzelbereichs umfasst. Die Kronen dürfen durch Bagger, Kräne etc. nicht beschädigt werden.
8. Sollten trotz der og. Maßnahmen Schäden im Kronen-, Stamm- oder Wurzelbereich der Bäume auftreten, ist Stadtgrün Bremen, Abteilung 3, umgehend zu informieren.
9. Stadtgrün Bremen, Abteilung 3, ist rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten zu informieren.

### **Lärmschutz**

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

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

## **Erschütterungen**

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

## **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. Dabei ist auch die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen für die Landwirte zu berücksichtigen.

Insbesondere ist für die Feuerwehr auch während der gesamten Bauphase eine Zufahrt zu den betroffenen Wohnquartieren immer zu gewährleisten, ebenso ist eine ausreichende Löschwasserversorgung jederzeit vorzuhalten.

## **Kulturgüter**

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

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

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

## **V**

## **Begründung**

Nach § 17 FStrG dürfen neue Autobahnen nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Der Bau der A 281, 3. BA, 1. Stufe stellt einen Neubau 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).

Mit Schreiben vom 4. Oktober 2002 hat das Amt für Straßen und Verkehr dem Senator für Bau und Umwelt die Planunterlagen für den Bau der A 281, 3. BA, 1. Stufe, gefertigt durch die Bremer Gesellschaft für Projektmanagement im Verkehrswegebau mbH (GPV), zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zugeleitet.

Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 21.10.2002 bis zum 20.11.2002 einschließlich beim Ortsamt Neustadt/Woltmershausen, beim Ortsamt Strom sowie bei der Bremer Gesellschaft für Projektmanagement im Verkehrswegebau mbH (GPV) 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.

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

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

Ziel der Direktverbindung zwischen dem GVZ und dem Autobahnzubringer Arsten durch die A 281, 1. Stufe des III. BA, ist es, die Neustadt und Woltmershausen vom Durchgangsverkehr zu entlasten und den gewerblichen Güter- und Personenverkehr sowie den Wohnanliegerverkehr zu entzerren und zu trennen. Dies ist zur langfristigen Sicherung der vorhandenen Wohn-, Gewerbe- und Industriestandorte erforderlich. Es soll insbesondere durch das Planvorhaben erreicht werden, dass die betroffenen Wohngebiete von Durchgangs- und Schleichverkehren durch Verlagerungseffekte auf die planfestgestellte Verbindung entlastet werden. Hierdurch soll eine Vermeidung bzw. Verminderung von dauerhaften und nachhaltigen Störungen der Wohnfunktion durch Lärm- und Schadstoffimmissionen erreicht werden. Die Belastung der Wohnquartiere an der Neuenlander Straße und der Senator-Apelt-Straße durch Lärm und Abgase der Fahrzeuge ist seit längerem unerträglich. Der Schwerlastverkehr auf der Neuenlander Straße sowie der Senator-Apelt-Straße hat mittlerweile einen Anteil von 15 Prozent am Gesamtverkehr erreicht – mit steigender Tendenz. Eine weitere Zunahme des Verkehrs allgemein wie auch des Schwerlast-Verkehrs im besonderen ist in diesem Bereich nicht mehr zu verkraften. Ausweichmöglichkeiten sind im Süden Bremens nicht vorhanden, so dass die gegenwärtige und prognostizierte Verkehrssituation in diesem Bereich diesen Neubau unumgänglich macht. Mit dem geplanten Neubau wird den Anforderungen der langfristigen Verkehrsentwicklung in und um Bremen ebenso Rechnung getragen wie dem berechtigten Schutzinteresse der Wohnbevölkerung und den Anforderungen des Umweltschutzes.

## VI

### **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 geänderten Fassung vom 27. August 2002 (Brem.GBl.S. 385).

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) vom 05. September 2001 (BGBl. I Nr. 48, Seite 2350) wurden beachtet.

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

Mit Schriftsatz vom 3. Juli 2003 hat die Anhörungsbehörde die zusammenfassende Darstellung gemäß § 11 UVPG erstellt und das Benehmen mit dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr - Bereich Umweltschutz - (UVP-Leitstelle) hergestellt.

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

## VII

### **Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG:**

#### **1. Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch**

##### **1.1 Baubedingte Auswirkungen**

Schädliche Umwelteinwirkungen i.S.d. § 22 BImSchG in Form von Lärm und Erschütterungen während der Bauphase, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, werden bei Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen verhindert und soweit sie nicht vermeidbar sind, auf ein Mindestmaß beschränkt.

Die Beeinträchtigungen sind zeitlich begrenzt und werden durch die verfügbaren Nebenbestimmungen soweit wie möglich verhindert oder auf ein den Umständen entsprechendes Mindestmaß minimiert.

Durch das Baustellenmanagement werden Störungen in den Wohngebieten ebenfalls soweit wie möglich reduziert. Der baubedingte Verkehr im öffentlichen Straßennetz wird auf möglichst kurzem Weg übergeordnete Verkehrswege anfahren und nach Möglichkeit den Wasserweg über die Weser im Zuge des Neustädter Hafens nutzen, um zusätzliche Lärm- und Luftbelastungen der Anwohner zu begrenzen. Inwieweit ein Antransport über die Schiene möglich ist, wird ebenfalls untersucht. Ein Antransport über die Stromer Landstraße wird aus Gründen der Überbelastung dieser Straße und zum Schutz der Umwelt ausgeschlossen.

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

##### **1.2 Auswirkungen durch Lärm**

Gesetzliche Umwelanforderungen zur Bewertung sind die §§ 41, 42 und 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) vom 26. September 2002. Bewertungskriterien sind die in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassene Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 sowie der RLS 90.

#### **Gesamtlärmbetrachtung**

##### **Aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen**

Durch den Neubau der A 281 3. BA 1. Teilstrecke kommt es in Teilen der angrenzenden Gebieten zu erhöhten Lärmimmissionen und Grenzwertüberschreitungen an schutzwürdigen Gebäuden. Daher sind nach der Verkehrslärmschutzverordnung umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen, Lärmschutzwälle und Wall-Wand-Kombination, vorgesehen. Hierdurch werden erhebliche Pegelminderungen erreicht. Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung werden dennoch an einzelnen Gebäuden und Außenwohnbereichen überschritten. Weitergehende aktive Lärmschutzmaßnahmen sind jedoch nicht möglich. Diese würden schalltechnisch keine Auswirkungen haben bzw. auch wirtschaftlich nicht vertretbar sein, so dass an exponierten Gebäuden passive Lärmschutzmaßnahmen zum Einsatz kommen müssen. Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen, Berechnungsgrundlage Verkehrsprognose für das Jahr 2015, sind unter Beachtung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß Unterlagen 11.1, 11.2.1, 11.2.2 und 11.3 vorgesehen, sofern die Umfassungsbauteile der entsprechenden Gebäude nicht ausreichend sind. Für betroffene Außenwohnbereiche ist eine Entschädigung als Ausgleich der Beeinträchtigungen zu zahlen.

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

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

### 1.3 Auswirkungen auf das Schutzzut Luft

Gesetzliche Umwelanforderung zur Bewertung ist das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG). Bewertungskriterien sind die Anforderungen der 23. Bundesimmissionsschutz-Verordnung sowie der 22. Bundesimmissionsschutz-Verordnung, durch die die folgenden EU-Luftqualitätsrichtlinien umgesetzt werden:

- Richtlinie 92/62/EG des Rates über die Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität vom 27.9.1996.
- Richtlinie 199/30/EG des Rates vom 22.4.1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft.
- Richtlinie 2000/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.11.2000 über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft.

Die durchgeführten Schadstoffuntersuchungen der Parameter

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

wurden für den Prognose-Null-Fall, der Realisierungsstufe II und der Realisierungsstufe III (Netzschluss) für den Prognosehorizont 2015 berechnet. Für den Untersuchungsraum der Luftschadstoffe wird die Bremer Neustadt mit berücksichtigt, da hier die wesentlichsten Veränderungen durch die A 281 mit den Bauabschnitten 2/1 und 3/1 zu erwarten sind. Die ermittelten Auswirkungen werden wie folgt bewertet:

- Der zukünftige Verkehr auf der A 281 Bauabschnitt 3/1 und 2/1 führt im Untersuchungsraum zu einer neuen Gesamtimmission. Durch die Verbesserung des Verkehrsflusses und verringerten Verkehrsmengen im Straßennetz entstehen jedoch keine zusätzlichen Emissionen wie im Status Quo bzw. Prognose-Null-Fall.
- Die Prüfwerte der 23. BImSchV für Dieselruß werden eingehalten bzw. deutlich unterschritten.
- Die Konzentrationswerte der 22. BImSchV für Benzol werden in keinem der untersuchten Straßenräume erreicht.
- Bei dem Jahresmittelwert NO<sub>x</sub> ist unter Berücksichtigung aller Veränderungen eine Abnahme um 2,88 µg/m<sup>3</sup> zu verzeichnen.
- Der NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert der 22. BImSchV wird im Prognose Null-Fall an drei Straßenräumen überschritten. Durch den Bau der A 281 entfällt die Überschreitung an zwei Straßenquerschnitten.
- Die Wahrscheinlichkeit, dass der Grenzwert der 22. BImSchV für den Stundenmittelwert von NO<sub>2</sub> von 200 µg/m<sup>3</sup> mehr als 18mal überschritten wird, ist nach den Berechnungen in allen Straßenräumen unwahrscheinlich.
- Der PM<sub>10</sub>-Jahresmittelwert der 22. BImSchV wird in keinem der untersuchten Straßenräume überschritten.
- Nach der 22. BImSchV ist eine 35-malige Überschreitung des Tagesmittelwertes PM<sub>10</sub> von 50 µg/m<sup>3</sup> zulässig. Die Überschreitung tritt nach den Berechnungen in einigen Straßenräumen auf. Bei 4 von 24 untersuchten Straßenabschnitten verändert sich die Belastungssituation nicht, an 3 Abschnitten nimmt die Konzentration zu, an 17 ab.

Der Grenzwertüberschreitung des Tagesmittelwertes PM<sub>10</sub> für den Prognosehorizont 2015 an einem Straßenabschnitt wird insofern Rechnung getragen, dass nach Fertigstellung des Autobahnabschnittes 3/1 durch die Errichtung einer Messstation überprüft werden soll, ob die prognostizierte Grenzwertüberschreitung vorliegt. Wenn festgestellt werden sollte, dass die Grenzwerte der 22. BImSchV überschritten werden, müssen Luftreinhaltepläne bzw. Alarmpläne aufgestellt werden, so dass eine Gefährdung der betroffenen Anlieger vermieden wird.

Nach Allem verbessert sich die Situation nahezu an allen Straßenquerschnitten oder bleibt unverändert. Gravierende Luftqualitätsprobleme sind daher nicht zu erwarten.

## **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 (UVPwV) sind die §§ 11 bis 13 BremNatSchG.

Bewertungskriterium ist die Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen.

Gemäß gutachterlicher Stellungnahme der Naturschutzbehörde vom 22.07.2002 (Anlage 12.6, Ordner 4), stellt das Vorhaben einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 11 BremNatSchG dar.

Durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen wie die trassenbegleitende Anlage von naturnahen Gehölzflächen auf Böschungen, Lärmschutzwällen und öffentlichen Grünflächen, Pflanzung einer Allee südlich der Senator-Apelt-Straße, Anlage von mesophilem Grünland auf Freiflächen, entlang von Gewässerböschungen und Deichen, Anlage und Entwicklung eines Extensivrasens nördlich der BAB auf temporär in Anspruch genommenen Flächen, Entwicklung von Extensivrasen auf öffentlichen Grünflächen, Neuherstellung von Kleingärten zur Kompensierung der Eingriffe in Flächen mit besonderer Bedeutung für die biotische Ertragsfunktion, Anlage und naturnahe Gestaltung der Neuenlander Wasserlöse, Entwicklung von Sandmagerrasen westlich und östlich der vorhandenen Hafenbahn, Anlage von Sumpfflächen mit initialer Entwicklung von Röhrichten zu Bruchwäldern und naturnaher Gestaltung der angrenzenden Gewässer nördlich und südlich der Autobahn, Erhaltung bzw. Wiederherstellung von Wegeverbindungen in Form von Geh- und Radwegbrücken und Neuanlage eines Rad- und Gehweges entlang des alten Ochtumdeichs für die Zugänglichkeit und Erreichbarkeit von wohnbezogenen Landschaftsräumen sowie Erweiterung und naturnahe Gestaltung des vorhandenen Kleingewässers und angrenzender Uferstrukturen innerhalb des Kleingebietes Warlturm 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 werde. Für verbleibende Ausgleichserfordernisse werden Maßnahmen zur Umsetzung außerhalb des direkten Trassenbereiches umgesetzt. Hierbei handelt es sich um die ökologische Entwicklung des Rablinghauser Vorfluters sowie der angrenzenden Flächen in den Ortsbereichen Woltmershausen/Rablinghausen und Maßnahmen zur Grünlandentwicklung in Warfeld und Bau einer Fußgängerbrücke über die Ochtum zur Optimierung der Erholungswegebeziehung.

Im Untersuchungsgebiet kommen fünf geschützte Biotope nach § 22a BremNatSchG vor. Der Straßenneubau sowie Gestaltungsmaßnahmen führen zu Beeinträchtigungen von zwei Biotopen. Die Eingriffe führen zur Beseitigung oder zum teilweisen Verlust dieser Bereiche.

Die Kompensation erfolgt jedoch durch Ausgleichsmaßnahmen unmittelbar an der Trasse und durch Ausgleichsmaßnahmen, die nicht unmittelbar an die Trasse angrenzen, wie die Kompensationsfläche Rablinghauser Vorfluter und die Kompensationsfläche Warfeld.

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

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

Gesetzliche Umweltauflagen zur Bewertung sind die §§ 11 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 3. BA 1. Teilstrecke und der damit verbundenen Versiegelung einer neuen Fläche von 4,92 ha dauerhaft und ca. 0,31 ha temporär durch den Straßenkörper einschl. der Nebenanlagen werden insoweit vorhandene Werte und Funktionen des Bodens zerstört. Auf einer Fläche von ca. 9,75 ha werden die bestehenden Bodenfunktionen durch Überschüttung (Lärmschutzwälle, Dammbereiche) oder Veränderung des Bodenaufbaus beeinträchtigt. Der gesamte Bauabschnitt A 281 3/1 durchläuft ausschließlich Gebiete mit hoher Verdichtungsgefährdung des hier vorherrschenden Kleibodens (Auelehme), die sich aus der landwirtschaftlichen Nutzung ergibt. Die betroffenen Bereiche haben nur eine geringe bis mittlere Ertragsfunktion. Vergleichsweise kleinflächig sind die Bereiche mit besonderer Bedeutung. Hier handelt es sich um im Trassenbereich vorhandene Kleingärten, die durchschnitten werden und eine biotische Ertragsfunktion haben.

Der abzutragende Oberboden wird soweit geeignet für den Bau von Lärmschutzwällen wieder verwendet. Die temporär baubedingte Inanspruchnahme einer Fläche für die Umleitung der Warturmer Heerstraße im Zuge der Errichtung des Brückenbauwerks wird nach Abschluss der Baumaßnahme wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt. Da sich die Bauarbeiten auf den anlagebedingt beeinträchtigten Raum beschränken, wird der Landschaftsboden außerhalb Trassenbereiches daher nicht berührt und in seiner Wertigkeit erhalten. Durch weitere Vermeidungs- und Kompensierungsmaßnahmen ist die Versiegelung des Bodens zur Herstellung des Vorhabens hinsichtlich ihrer Auswirkung als tolerierbar zu bewerten.

Beim Aushub für Straßen- und Brückenbauwerke fallen kontaminierte Böden an.

Voruntersuchen zeigen zwei Altablagerungsverdachtsflächen im Bereich des Anschlusses GVZ-Ost und westlich der Warturmer Heerstraße sowie belastete Wegebefestigungen im Kleingartenbereich.

Die mit dem Bodenaushub anfallenden kontaminierten Böden werden entsprechend den LAGA-Richtlinien eingeordnet und behandelt. Eine schadlose Beseitigung des kontaminierten Bodenaushubes gem. § 10 Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz ist daher gewährleistet.

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

Erhebliche und bleibende Beeinträchtigungen des Bodens als Bestandteil des Naturhaushaltes nach § 11 BremNatSchG treten nach Abschluss der Maßnahme nicht ein.

#### **4. Auswirkung auf das Schutzgut Wasser**

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

Bewertungskriterium ist die Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen.

##### **Grundwasser**

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

Kontaminierte Böden, die eine Grundwasserbeeinträchtigung befürchten lassen (Altablagerungsverdachtsflächen A 251.002 und A 251.003) werden ausgehoben und entsorgt. Es ist daher gewährleistet, dass vermeidbare Beeinträchtigungen i.S. des § 2 BrWG unterbleiben und schädliche Verunreinigungen des Grundwassers i.S. des § 127 BrWG durch die Entsorgung des Aushubs nicht zu befürchten sind.

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

Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen des Grundwassers finden nicht statt.

##### **Oberflächenwasser**

Im Untersuchungsgebiet ist eine Vielzahl von Oberflächengewässern zu finden. Prägende Oberflächengewässer sind Hakenburger See, Neuenlander Wasserlöse, Woltmerhauser Mittelkampsfleet sowie die Alte Ochtum. Die Gewässergüte der Neuenlander Wasserlöse, des Hakenburger Sees und der Alten Ochtum liegt nach dem Gewässergütebericht Bremen 2000 bei II bis III und gelten daher als kritisch belastet.

Durch die geplante Trasse werden vorhandene Oberflächengewässer überbaut. Betroffene Gewässerstrukturen sind die Neuenlander Wasserlöse (NLW), Gräben und Kleingewässer im Bereich der Kleingartengebiete, verschiedene Gräben und Stillgewässer zwischen Reedeich und dem Gewerbegebiet Reedeich sowie das Woltmershauser Mittelkampsfleet.

Kleinflächig wird durch die Wiederherstellung des Rad- und Gehwegnetzes entlang des Ochtumdeiches weiterhin in die Uferstruktur der Alten Ochtum eingegriffen.

Die Eingriffswirkung ist als erheblich zu betrachten.

Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer durch angereicherte Abwässer der BAB sind nicht zu erwarten, da diese separat abgeleitet und in Absetzbecken geklärt werden.

Durch die Verlegung der Neuenlander Wasserlöse und die Anlage von straßenbegleitenden Gräben, werden die im Trassenbereich verlorengehenden Oberflächengewässer quantitativ und qualitativ wieder hergestellt. Hierdurch wird sichergestellt, dass durch die Eingriffswirkung keine erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen zu erwarten sind.

### **5. Auswirkungen auf das Schutzgut Klima**

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

Bewertungskriterium ist die Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen.

Durch den Bau der A 281 3/1 kommt es lediglich zur Beeinträchtigung der klimatischen Situation im Trassenbereich. Weitere klimatische Auswirkungen sind nicht zu erwarten, da die ökologischen Belange im Vordergrund der planerischen Überlegungen für die Ausgleichsmaßnahmen stehen. Das gesamte Umfeld der A 281 wird mit kleinklimatisch wirksamen Vegetationsstrukturen ausgestattet. Durch die Ergänzung und Neuschaffung von Vegetationsflächen, Gehölzpflanzungen auf den Böschungen und Lärmschutzwällen und der Herrichtung von Sumpfflächen mit dem Entwicklungsziel Erlenbruchwald, werden die Beeinträchtigungen ausgeglichen. Kalt und Frischluftzufuhrbahnen sind von der Maßnahme nicht betroffen.

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

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

Gemäß gutachtlicher Stellungnahme der Naturschutzbehörde vom 22.07.2002 (Anlage 12.7, Ordner 4) stellt das Vorhaben einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von §11 BremNatSchG dar.

Durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan und die in der Freiraumplanung vorgesehenen Maßnahmen wird der durch den Bau der A 281 3/1 verursachte Eingriff durch die vorgesehene Böschungs- und Lärmschutzwallbepflanzung und die Umfeldgestaltung vermieden bzw. erheblich minimiert. Sichtbeziehungen von den Erholungswegen und aus der Ochtumniederung in die freie Landschaft werden durch die BAB, die in diesem Bereich teilweise in Hochlage über die Gleisanlagen der Hafenbahn geführt werden muss, jedoch beeinträchtigt.

Mit dem Vorhaben sind erhebliche Eingriffe in das Schutzgut Stadtbild nicht zu erwarten, da die Auswirkungen durch die vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen nicht von nachhaltiger Wirkung sind.

Die Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.3, Ordner 4) detailliert dargestellt und beschrieben.

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

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

Unter Denkmalschutz stehende Gebäude oder historisch gewachsene Bebauungsstrukturen kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor.

Im Trassenbereich der geplanten A 281 BA 3/1 gibt es keine nachgewiesenen archäologischen Bodenfundstellen. An den Trassenbereich angrenzend wurde im Jahr 1936/37 eine frühsächsische Siedlung freigelegt. Der Standort der Fundstelle ist östlich der Wartumer Heerstraße in Höhe des

Übergangsbereiches vom BA 2/1 zum BA 3/1. Von anderen Siedlungen auf vergleichbaren Standorten ist bekannt, dass sie sich über mehrere hundert Meter erstrecken können. Auch im gesamten Bereich bisher ungestörter Marschenböden ist das Vorkommen archäologischer Bodenfundstellen ebenfalls nicht auszuschließen. Beeinträchtigungen dieser Siedlungen können daher beim Bau der A 281 nicht ausgeschlossen werden. Auf Grund der verfügbaren Nebenbestimmungen, durch die eine Beobachtung der Baumaßnahmen durch den Landesarchäologen gewährleistet wird, ist sichergestellt, dass ggf. tatsächlich vorhandene Funde nicht unbeobachtet zerstört und abgegraben werden.

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

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

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

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

Im Bereich der geplanten Trasse A 281 BA 3/1 und im Nahbereich befinden sich fünf Biotop mit den Reg-Nr. 247, 248, 249, 250 und 182, die besonders geschützt sind. Direkt betroffen sind die Biotop Nr. 247 und 248, die teilweise beeinträchtigt werden. Zu erwarten ist der Verlust von Sumpfflächen östlich des Bahndamms mit Röhricht und Weidengebüsch, Verlust von feuchten Weidengebüsch innerhalb der Kleingartenanlage Weidedamm und die Inanspruchnahme von Uferbereichen der Alten Ochtum durch Anlage eines Erholungsweges und Erweiterung der Deichberme.

Eine Kompensation erfolgt durch die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen A 281 BA 3/1 mit der Wiederherstellung auf geeigneten Flächen nördlich und südlich der Autobahn. Aufgrund der natürlich hohen Grundwasserstände sollen sich die Flächen über ein Landröhricht zu Erlenbruchwald oder Weidengebüsch entwickeln. Weitere Maßnahmen sind die ökologische Entwicklung des Rablinghauser Vorfluters sowie der angrenzenden Flächen und die Grünlandentwicklung in Warfeld.

#### **Landschaftsschutzgebiete**

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

Der Raum Brokhuchting wurde 1998 als Naturschutzgebiet (NSG Ochtumniederung) mit einer Fläche von ca. 380 ha ausgewiesen. Das zentrale Niedervieland, der Wiedbrok und die Stromer Feldmark sind notifizierte EU-Vogelschutzgebiet.

Zur Beurteilung der Auswirkungen der A 281 BA 3/1 auf die Schutzgebiete liegen zwei Verträglichkeitsstudien aus den Jahren 2000 und 2002 vor. Diese kommen zum Ergebnis, dass die A 281 unter Berücksichtigung von Maßnahmen zur Schadensbegrenzung im BA 4 (Weserquerung) zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des EU-Vogelschutzgebietes und der Kohärenz von Natura 2000 führt.

Die A 281 BA 3/1 liegt außerhalb der Landschaftsschutzgebiete.

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

Gesetzliche Umweltauflage zur Bewertung ist der § 22 BremNatSchG. Bewertungskriterium ist die bremische Baumschutzverordnung in der seit dem 31.12.2002 geltenden Fassung.

Mit dem Verlust von Gehölzbeständen entlang der A 281 BA 3/1 gehen Laubbäume verloren, die nach der Baumschutzverordnung des Landes Bremen geschützt sind.

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

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

## **9. Wechselwirkungen**

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

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

Mit dem Bau der A 281/ 3. BA 1. Teilstrecke sind Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG durch die dargestellten Wirkfaktoren, wie z.B. Lärm, Luftschadstoffe 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 Funktionen des Ökosystems in gleicher oder ähnlicher Weise wiederhergestellt werden und keine dauernden Beeinträchtigungen bleiben.

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

Das Benehmen zu § 12 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 UVP-Leitstelle hergestellt.

## **VIII**

### **Linienführung**

Die BAB A 281 stellt die Eckverbindung zwischen der BAB A 1 und der BAB A 27 im Bereich südlich der Weser auf bremischem Stadtgebiet dar. Der BMVBW hat der Linienbestimmung gemäß § 16 FStrG im Jahr 1984 für den 1. bis 4. Bauabschnitt (BA) zugestimmt. Vor dem Hintergrund der Linienbestimmung 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.

Die Planfeststellungsbehörde hat die untersuchten Alternativen für den vorliegenden Bauabschnitt geprüft.

Im Rahmen der Variantenuntersuchungen sind unterschiedliche Linien- und Knotenpunktvarianten untersucht worden: Es handelt sich um die Linien-Varianten Nord, Mitte, Nord-Mitte und Süd.

Der Bauabschnitt 3/1 schließt östlich der Warturmer Straße direkt an den bereits im Bau befindlichen Bauabschnitt 2/1 an. Auch im Westen ist der vorliegende Abschnitt der A 281 3/1 durch den linienbestimmten und im Flächennutzungsplan dargestellten und freigehaltenen Korridor südlich des Güterverkehrszentrums/Hafengebiet sowie durch die Zwangspunkte (Entwässerungsgräben, Hochspannungsleitungen, GVZ, Kreuzungsbereiche mit der Strome Landstraße, Bahngleis GVZ-Süd und Bahngleis Hafengebäude, Gewerbegebiet Reedeich, Ausgleichsgebiet Gersten-Neuland und Kleingartengebiete südlich Senator-Apelt-Straße) festgelegt. Bis zur Querung der Hafengleise ergibt sich somit keine Möglichkeit verschiedener Linienführungen.

Es wurden mithin Varianten der Linienführung südlich der Senator-Apelt-Straße zwischen den Bahngleisen der Hafengebäude und der Bahnlinie Oldenburg-Bremen untersucht. Dabei wurde die Variante Nord so dicht neben die Senator-Apelt-Straße trassiert, dass gerade ausreichend Raum für den Lärmschutzwall und die Verlegung der Neuenlander Wasserlöse bleibt. Die Kleingartenflächen

südlich der Senator-Apelt-Straße werden bei dieser Variante nur in geringem Maße in Anspruch genommen. Demgegenüber berücksichtigt die Linienführung der Variante Mitte eine ausreichende Breite zwischen der Senator-Apelt-Straße und der A 281 für eine spätere Nutzbarkeit (als Erholungsfläche) dieses Bereichs. Durch diese Führung werden Kleingartenflächen auf gesamter Länge südlich der Senator-Apelt-Straße in Anspruch genommen. Die Variante Nord-Mitte stellt eine Kombination der beiden Varianten dar. Dabei wird der Kreuzungspunkt A 281/Warturmer Heerstraße entsprechend der Variante Mitte soweit südlich verlegt, dass die Fläche zwischen Senator-Apelt-Straße und der A 281 in Abschnitten noch genutzt werden kann. Ziel dieser Variante ist der gleichzeitige Erhalt möglichst vieler Kleingärten. Die Variante Süd stellt die südlichste Linienführung dar, bei der die Trasse im Bereich der Kleingärten nördlich des Reedeiches verläuft. Bei diesem Verlauf müssten nicht nur die innere und äußere Erschließung der Kleingärten nördlich und südlich der A 281 vollständig neu organisiert werden, sondern es wären auch vereinzelt Wohngebäude am Reedeich direkt betroffen.

Diese vorgenannten Varianten wurden hinsichtlich der Belange Verkehrstechnik, Wasserwirtschaft, Städtebau, Natur und Landschaft, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit untersucht und bewertet. Als Ergebnis wurde die Variante Mitte der weiteren Planung zugrunde gelegt, weil die von den Wohngebieten in Woltmershausen abgerückte Führung nicht nur die dortige Bevölkerung besser vor den Emissionen der Autobahn schützt, sondern auch die Entwicklung einer stadtteilbezogenen Grünfläche zur Erholungsnutzung zulässt. Außerdem wird das Erholungsgebiet Reedeich nur in nördlicher Randlage beansprucht, und die innere Erschließungsstruktur sowie die zentralen Vereinsanlagen der Kleingärten können erhalten werden. Die verbleibenden Kleingartenflächen südlich der Trasse sind nicht zerschnitten und westlich der vorhandenen Kleingärten sowie im Bereich des Hempenweges werden Ersatzflächen zu Verfügung gestellt. Darüber hinaus sind die Kosten etwas niedriger als bei den anderen Varianten. Naturschutzfachlich ist die Variante Mitte günstiger einzustufen als die Variante Süd, zu den anderen Varianten ergeben sich keine entscheidungserheblichen Unterschiede. Die Linienführung der Variante Mitte stellt mithin unter Abwägung der Belange der Bevölkerung in Woltmershausen, des Naturschutzes, der Stadtplanung und der Kosten die geeignetste Lösung dar.

Des Weiteren wurden verschiedene Knotenpunktvarianten entwickelt, die sowohl die innere Erschließung des GVZ, der Gewerbegebiete Niedervieland und des Neustädter Hafens berücksichtigen. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen macht den Bau sowohl der Anschlussstelle GVZ-Ost wie auch des Anschlusses GVZ-Mitte erforderlich. Aufgrund der Anlage zweier Knotenpunkte ist es ausreichend, neben einem Vollanschluss GVZ-Ost den Anschluss GVZ-Mitte als Halbanchluss auszubilden und so den Flächenbedarf in den naturschutzfachlich empfindlicheren Bereichen in der Ochtumniederung und den Ausgleichsflächen im Umfeld des AHZ (Außenhandelszentrum) und des GVZ (Güterverkehrszentrum) zu minimieren. Beide Knotenpunkte sind notwendig, um eine Entflechtung der Verkehrsströme in und aus dem GVZ und dem Neustädter Hafen, eine Bündelung von verschiedenen Verkehrsarten auf der A 281 und eine größtmögliche Entlastung des vorhandenen städtischen Straßennetzes zu erreichen. Darüber hinaus steht bei Ausfall eines Anschlusses durch Unfall, Stau oder Baustelle eine Umleitung über den jeweils anderen Knotenpunkt zur Verfügung, so dass hier ein zusätzlicher Schutz des innerstädtischen Straßennetzes in Rablinghausen und Woltmershausen – und mithin der dortigen Bevölkerung – erreicht wird.

Unter Berücksichtigung aller Belange (Wohnbevölkerung, Umwelt, Verkehr, Städtebau, Wirtschaftlichkeit) ist die vorgesehene Lösung mit einem Vollanschluss GVZ-Ost und Halbanchluss GVZ-Mitte die günstigste Lösung.

Der sog. Prognose-Nullfall ist der Bezugsfall ohne Realisierung des BA 3/1 der A 281.

Der Prognose-Nullfall wurde im weiteren Verlauf der Untersuchung nicht mehr zu Vergleichszwecken herangezogen, da die verkehrs- und umwelttechnischen Analysen im Bereich der Bauabschnitte 2/1 und 3/1 zeigen, dass mit den heutigen Verkehrsbelastungen die kritischen Werte nicht nur erreicht, sondern zum Teil bereits überschritten werden. Eine Entlastung des Verkehrsnetzes zur Entlastung der Wohnbevölkerung ist nur noch durch die Schaffung eines neuen Verkehrsweges möglich.

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne

Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG). Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG).

Der Bedarf für den Bauabschnitt 3/1 ist gegeben. Der 3. 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 3/1 der BAB A 281, schließt direkt an den Bauabschnitt 2/1 an und ist eine für sich allein verkehrswirksame Teilstrecke. Als Ergebnis der planerischen Überlegungen und der UVS wurde die 40. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen durchgeführt.

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.

## IX

### **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 Verkehrsräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG, 17 FStrG).

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

Der Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm ist nach den verschiedenen, in der entsprechenden Reihenfolge zu beachtenden Stufen erfolgt. Es ist bereits bei der Linienführung der A 281, 3. BA, 1. Stufe darauf geachtet worden, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben (§ 50 BImSchG).

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

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

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

Soweit den Anforderungen des § 41 BImSchG nicht durch die Planung oder aktive Schutzmaßnahmen Rechnung getragen werden kann, haben die betroffenen Eigentümer oder dinglich Berechtigten gegen den Vorhabensträger dem Grunde nach einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für notwendige Schallschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage (§ 42 BImSchG). Die insoweit betroffenen Gebäude ergeben sich aus der vg. Anlage 11, 11.2.2 i.V.m. 11.3, zu der schalltechnischen Unterlage. Über die Höhe der Entschädigung wird nicht im Planfeststellungsbeschluss entschieden. Art und Umfang der zu ersetzenden notwendigen Schutzmaßnahmen richten sich nach der 24. BImSchV. Aufgrund der eventuell missverständlichen Formulierungen in den Planunterlagen wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass ein Anspruch auf pas-

siven Lärmschutz nur dann in Betracht kommt, wenn der vorhandene Lärmschutz am Gebäude noch nicht ausreichend ist.

Durch die dem Grunde nach vorgesehene Erstattung der aufgebrauchten Aufwendungen für notwendige passive Lärmschutzmaßnahmen wird der Schutz der Betroffenen vor schädlichen Lärmbeeinträchtigungen sichergestellt. Das Interesse der insoweit betroffenen Anlieger an einer unveränderten Lärmsituation muss hier im öffentlichen Interesse an einer Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsanbindung an das überörtliche Verkehrsnetz zurücktreten.

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

### **Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches**

Bei einigen Grundstücken ist am Tage im Außenwohnbereich eine Überschreitung des maßgebenden Immissionsgrenzwertes der 16. BImSchV festzustellen. Die insoweit betroffenen Gebäude ergeben sich aus den Planfeststellungsunterlagen. Für den weder durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützten noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützbaren Außenwohnbereich hat der betreffende Eigentümer einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Die Entschädigung wird im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach festgelegt. Die betragsmäßige Festlegung erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Der Bemessung der Entschädigung sind die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) des Bundesministers für Verkehr entsprechend zugrunde zu legen.

### **Schadstoffbelastung**

Das geplante Vorhaben ist mit den Belangen der **Luftreinhaltung** zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelung des § 74 Abs. 2 BremVwVfG. Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden.

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinn dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Die vorliegende Planung entspricht diesen Vorgaben.

## **X**

### **Gebäudeschäden**

Da Setzungsschäden nicht völlig auszuschließen sind und der Umfang der zu erwartenden Schäden nicht abschätzbar ist, wurde der Vorhabensträger zur Beweissicherung verpflichtet. Evtl. durch die Baumaßnahme verursachte Schäden werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem nachgeordneten Entschädigungsverfahren durch Geldentschädigung ausgeglichen.

## **XI**

### **Grunderwerb**

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

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

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

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

## XII

### **Gesamtabwägung**

Der Plan für den Bau der 1. Stufe des 3. Bauabschnittes der A 281 war gemäß § 17 FStrG mit den verfügbaren Nebenbestimmungen festzustellen.

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

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

Auch die Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffimmissionen in Woltmershausen gebietet die Umsetzung des Vorhabens Bau der 1. Stufe des 3. 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 Woltmershausen müssen hier die Interessen Einzelner hinter dem Gemeinwohl zurückstehen. Darüber hinaus besteht dem Grunde nach Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen. Während der Bauphase ist durch die verfügbaren Nebenbestimmungen sichergestellt, dass keine unzumutbaren Belastungen der Anwohner auftreten werden.

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

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

Angesichts der bestehenden dauernden Überbelastung der Neuenlander Straße / Senator-Apelt-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 verfügbaren Nebenbestimmungen in sich ausgewogen ist.

### **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen, Osterdeich 17, 28203 Bremen, erhoben werden. Die Klageerhebung muss schriftlich erfolgen.

Dabei ist zu beachten, dass sich vor dem Oberverwaltungsgericht jeder Beteiligte - Ausnahmen gelten für juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden (§67 Abs.1 Satz 3 VwGO) - durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen muss.

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

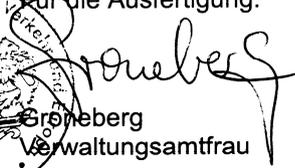
Hinweis

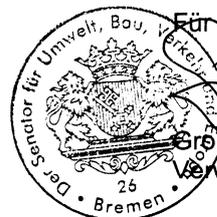
Die unter I genannten Planunterlagen werden im Amt für Straßen und Verkehr, Herdentorsteinweg 49 - 50, 28195 Bremen, Zimmer 421, in der Zeit vom 22.09.2003 bis 06.10.2003 nach ortsüblicher Bekanntmachung ausgelegt. Sie können dort in der Dienstzeit ab 9.00 Uhr, montags bis donnerstags bis 17.00 Uhr, freitags bis 12.00 Uhr, während der Auslegungszeit eingesehen werden. Gemäß § 74 Abs. 4 VwVfG gilt der Planfeststellungsbeschluss den Betroffenen, denen er nicht gesondert zugestellt wurde, mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt, d.h. bekannt gegeben.

Im Auftrag

**LS**

gez. Mitz

Für die Ausfertigung:  
  
Gröneberg  
Verwaltungsamtfrau



**Abkürzungsverzeichnis**

<b>AEG</b>	Allgemeines EisenbahnGesetz
<b>ARS</b>	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau
<b>AS</b>	Anschlussstelle
<b>BA</b>	Bauabschnitt
<b>BAB</b>	BundesAutoBahn
<b>BaumschutzVO</b>	Baumschutz Verordnung
<b>BBodSchG</b>	BundesBodenSchutzGesetz
<b>BBodSchV</b>	BundesBodenSchutzVerordnung
<b>BGBI.</b>	BundesGesetzBlatt
<b>BImSchG</b>	Bundes-Immissionsschutzgesetz
<b>16. BImSchV</b>	16. Verordnung zur Durchführung des BundesImmissions-Schutzgesetzes
<b>BMVBW</b>	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
<b>BNatSchG</b>	Bundes Natur-Schutz-Gesetz
<b>BremNatSchG</b>	Bremisches Natur-Schutz-Gesetz
<b>BremVwVfG</b>	Bremisches VerwaltungsVerfahrensGesetz
<b>BrWG</b>	Bremisches Wassergesetz
<b>BTXE</b>	Abkürzung für die leichtflüchtigen aromatischen Kohlenwasserstoffe Benzol, Toluol, Xylol und Ethylbenzol
<b>dB(A)</b>	Kennzeichen für <i>Dezibel</i> , dessen Wert mit der Frequenzbewertung „A“ ermittelt wurde (hier nach DIN 651 als „gehörlich“ anzunehmen)
<b>DIN</b>	Deutsche Industrie Norm
<b>DTV</b>	Durchschnittlicher TagesVerkehr (aller Tage des Jahres)
<b>EkrG</b>	Eisenbahnkreuzungsgesetz
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>FStrG</b>	BundesFernStraßenGesetz
<b>GVZ</b>	Güterverkehrszentrum Bremen
<b>IGW</b>	ImmissionsGrenzWert
<b>KrW-/AbfG</b>	Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz
<b>LAGA</b>	LandesArbeitsGemeinschaftAbfall
<b>MKW</b>	Mineralölkohlenwasserstoffe
<b>üNN</b>	über Normal Null
<b>NO<sub>2</sub></b>	Stickstoffdioxyd
<b>NO<sub>x</sub></b>	Stickstoffoxide
<b>NSW</b>	NiederSchlagsWasser
<b>PAK</b>	Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe
<b>PM 10</b>	Partikel mit einem Durchmesser von weniger als 10 µm (Feinstaub, auch als PM <sub>10</sub> bezeichnet)
<b>RAS - LP</b>	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege
<b>RistWag</b>	Richtlinien für Straßen in Wasserschutzgebieten
<b>RLS 90</b>	Richtlinien für Lärmschutz an Straßen
<b>UVP</b>	Umweltverträglichkeitsprüfung
<b>UVPG</b>	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
<b>UVPVwV</b>	Allgemeine Vorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
<b>UVS</b>	UmweltVerträglichkeitsStudie
<b>VLärmSchR</b>	VerkehrslärmSchutzRichtlinie
<b>VwGO</b>	VerwaltungsGerichtsOrdnung
<b>VwVfG</b>	VerwaltungsVerfahrensGesetz
<b>VwV-StV-ImSch</b>	Allgemeine Verwaltungsvorschrift über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen bei Überschreiten von Konzentrationswerten nach der 23. BImSchV