



# Freie Hansestadt Bremen

Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr  
als Oberste Landesstraßenbaubehörde

## Planfeststellungsbeschluss

Planfeststellungsverfahren für den  
Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten  
zur Bundesstraße 6 (**B 6**)  
im Zusammenhang mit dem Bau einer  
Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt  
und der Überseestadt sowie  
mit dem Bau der Eisenbahnüberführung  
Stephanitor

**Inhaltsverzeichnis**

<b>I</b>	<b>Verfügung</b>	Seiten	1 - 3
<b>II</b>	<b>Einwendungen Privater</b>	Seiten	3 - 40
<b>III</b>	<b>Beteiligung der Träger öffentlicher Belange</b>	Seiten	40 - 43
<b>IV</b>	<b>Eisenbahnrechtliche Erlaubnis</b>	Seite	43
<b>V</b>	<b>Nebenbestimmungen, Auflagen</b>	Seiten	44 – 47
<b>VI</b>	<b>Begründung</b>	Seiten	47 – 48
<b>VII</b>	<b>Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit</b>	Seiten	48 - 49
<b>VIII</b>	<b>Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG</b>	Seiten	49 – 54
<b>IX</b>	<b>Linienführung</b>	Seiten	54 - 55
<b>X</b>	<b>Immissionsschutz</b>	Seiten	55 – 57
<b>XI</b>	<b>Gebäudeschäden</b>	Seite	57
<b>XII</b>	<b>Grunderwerb</b>	Seite	57
<b>XIII</b>	<b>Gesamtabwägung</b>	Seiten	57 - 58
	<b>Rechtsbehelfsbelehrung</b>	Seite	58
	<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)  
671-70-02-14

Bremen, 15. Juni 2004

# AUSFERTIGUNG

## Planfeststellungsbeschluss

**für den Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 (B6)  
im Zusammenhang mit dem Bau einer Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt  
und der Überseestadt sowie mit dem Bau der Eisenbahnüberführung Stephanitor**

I

**Die Planunterlagen** für den Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur B 6 im Zusammenhang mit dem Bau einer Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und der Überseestadt sowie mit dem Bau der Eisenbahnüberführung Stephanitor **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) - Der Durchstich zur Faulenstraße durch die Grünanlagen für die Straßenbahn entfällt, ebenso die kleinere Version für Fußgänger/Radfahrer und damit auch die Treppe zur Fußgängerbrücke.
  - Die Fahrbahn der neuen Verbindungsstraße wird auf der Südseite um ca. 1 m nach Norden verschoben, weil die Breite des Mittelstreifens verringert wurde und die 3. Fahrspur im Einmündungsbereich zum Doventor entfallen kann.
  - Auf die Baustraße parallel zur heutigen Ostabfahrt wird verzichtet; lediglich kurz vor dem Brückenbauwerk der Ostabfahrt wird eine Ersatzstraße bis zur Fertigstellung der Brücke angelegt; für die Ersatzstraße ist für die Dauer der Bautätigkeit eine Lärmschutzwand vorgesehen.



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)

- Für die ursprünglich im Mittelstreifen der neuen Verbindungsstraße vorgesehenen und nun entfallenden Bäume wird Ersatz geschaffen; dabei wird berücksichtigt, dass im Bereich der wegfalenden Baustraße und an der Südseite der neuen Verbindungsstraße Bäume erhalten bleiben.

- (2) Aufgrund der unter (1) aufgeführten Änderungen mussten in fast allen Anlagen der Planunterlagen Änderungen in Form von Blaeintragungen vorgenommen werden bzw. wurden zusätzliche, geänderte Pläne beigefügt (Lageplan, Querprofile, Höhenplan, Lageplan der Bauwerke usw.)
- (3) Im Schalltechnischen Gutachten sind Informationen zum Schallschutz aufgrund der geplanten Straßenbahnlinie enthalten sowie Hinweise zur Anbindung der Hafenbahntrasse, diese haben aber lediglich nachrichtlichen Charakter. Die entsprechende Kennzeichnung der Unterlagen erfolgte nachträglich durch die Planfeststellungsbehörde, textlich wurde dies allerdings im Erläuterungsbericht bereits erklärt, und alle Betroffenen wurden im Laufe des Verfahrens mehrfach auf das Erfordernis weiterer Verfahren hingewiesen. Konkrete Ansprüche aus diesen Maßnahmen können erst nach Abschluss der entsprechenden Verfahren geltend gemacht werden, die dann auch erst das Baurecht begründen. Wann die Verfahren für die Straßenbahn sowie die Hafenbahn eingeleitet werden, ist zur Zeit noch nicht bekannt.

Ordner	Anlage	Seiten	Bezeichnung	Maßstab
1	1	22	Erläuterungsbericht	-
	2	1	Übersichtskarte	1:20.000
	3a	1	Lageplan	1:500
	3	1	Lageplan	1:500
	4		Querprofile	
	4.1a	1	Querprofil 1	1:100
	4.1	1	Querprofil 1	1:100
	4.2a	1	Querprofil 2	1:100
	4.2	1	Querprofil 2	1:100
	4.3	1	Querprofil 3	1:100
	4.4a	1	Querprofil 4	1:100
	4.4	1	Querprofil 4	1:100
	4.5	1	Querprofil 5	1:100
	4.6	1	Querprofil 6	1:100
	4.7	1	Querprofil 7	1:100
	5		Höhenpläne	
	5.1a	1	Höhenplan Achse 100 (Am Wall)	1:1.000/100
	5.1	1	Höhenplan Achse 100 (Am Wall)	1:1.000/100
	5.2	1	Höhenplan Achse 404 (Ostabfahrt)	1:1.000/100
	5.3	1	Höhenplan Achse 405 (Ostabfahrt Richtung City)	1:1.000/100
	5.4	1	Höhenplan Achse 408 (Westauffahrt)	1:1.000/100
	6		Bauwerksverzeichnis	
	6.1	2	Bauwerksverzeichnis	
6.2a	1	Lageplan der Bauwerke	1:500	
6.2	1	Lageplan der Bauwerke	1:500	
7	2	Rückbau von Anlagen der Bundesfernstraße 6	1:500	
2	8		Verkehrskonzept zur Realisierung des Vorhabens	
	8.1	1	Knotenpunkt Utbremer Straße	1:2.500
	8.2	2	Rampen (Nordwestknoten) und Verflechtungsstrecke (Breitenweg)	1:2.500
	8.3a	1	Lageplan der provisorischen Ostabfahrt	1:500
	8.3	1	Lageplan der provisorischen Ostabfahrt	1:500
	8.4a	1	Querprofil der provisorischen Ostabfahrt	1:100
	8.4	1	Querprofil der provisorischen Ostabfahrt	1:100

8.5	1	Lageplan des Provisoriums Doventorscontrescarpe	1:500
8.6	14	Leistungsfähigkeitsberechnung	
8.7	1	Rahmenterminplan Ausführungsvorbereitung / Ausführung	
9	5	Gutachtliche Stellungnahme der Naturschutzbehörde	
10	43	Landschaftspflegerischer Begleitplan	
11	5	Einvernehmenserklärung der Naturschutzbehörde	
12 *	144	Schalltechnisches Gutachten, inkl. der nur Nachrichtlich beigefügten Unterlagen	
13		Brückenplanung	
13.1	1	Straßenbrücke Ostabfahrt	1:100/1:20
13.2	1	Eisenbahnüberführung Stephanitor	1:100/1:20
14a	1	Grunderwerbsplan / Grunderwerbsverzeichnis	1:500
14	1	Grunderwerbsplan / Grunderwerbsverzeichnis	1:500

\* In Anlage 12, Schalltechnisches Gutachten, sind die Informationen über die Herstellung einer Straßenbahnlinie in der neuen Verbindungsstraße sowie deren Anbindung an die Trasse der Hafenbahn diesen Planunterlagen nachrichtlich beigefügt. Dieser Teil der Planunterlagen wird nicht mit festgestellt. Die entsprechende Kennzeichnung der Unterlagen erfolgte nachträglich durch die Planfeststellungsbehörde, textlich wurde allerdings bereits darauf hingewiesen, und alle Betroffenen wurden im Laufe des Verfahrens mehrfach über das Erfordernis weiterer Verfahren informiert. Für jede dieser Maßnahmen ist ein eigenes Verfahren auf Grundlage der jeweiligen Fachgesetze durchzuführen. Erst dadurch wird das Baurecht für diese Maßnahmen hergestellt und mithin könnte erst dann ein eventueller Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach entstehen.

## II

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens sind 56 private Einwendungen gegen das Planfeststellungsverfahren erhoben worden.

Über die erhobenen Einwendungen wird wie folgt entschieden:

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

**Zu 1:**

Der öffentliche Personennahverkehr ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Maßnahmen des ÖPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde in der Variantenuntersuchung jedoch bewertet. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch den geplanten Bau einer Verbindungsstraße zwischen Innenstadt und der Überseestadt einschließlich des Um- und Neubaus von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 nicht eingeschränkt.

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

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine schalltechnische Untersuchung (Anlage 12, Ordner 1). Bei der hierin durchgeführten Prüfung bezüglich der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind nicht gemessene Werte zu Grunde zu legen, sondern Mittelungspegel nach präzisen Vorgaben zu errechnen.

Die Berechnung ist gemäß Verkehrslärmschutzverordnung nach einem genau vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen und berücksichtigt alle denkbaren Faktoren, die den Lärm beeinflussen können, wie Stärke und zulässige Höchstgeschwindigkeiten des Verkehrs, Steigungen/Gefälle, LKW-Anteil, Fahrbahnbeschaffenheiten, Abstand zwischen Straße und dem zu schützenden Objekt, Windrichtung, Reflexionen, Zuschläge bei lichtsignalgeregelten Kreuzungen etc.

Bei der Berechnung ist ferner ausschließlich der von der zu ändernden oder neu zu bauenden Straße ausgehende Lärm zu berücksichtigen. Eine bereits vorhandene Lärmbelastung (Lärmvorbelastung) geht in die Berechnung nicht ein. Die Erfahrungen zeigen, dass die Lärmberechnungen auf der sicheren Seite liegen und für die Betroffenen grundsätzlich günstiger sind als gemessene Lärmwerte.

Soweit die Immissionsgrenzwerte mit den aufgrund dieses Verfahrens zu errichtenden Lärmschutzwänden nicht einzuhalten sind oder Lärmschutzwände nicht errichtet werden können, ist passiver Lärmschutz vorgesehen und wird mit dem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach anerkannt. Das Genehmigungsverfahren ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Für die im Rahmen des Vorhabens herzustellenden Bauwerke sind keine Grundwasserabsenkungen erforderlich. Vorübergehende baubedingte Grundwasserabsenkungen für Nebengewerke (z.B. im

Rahmen der Kanalisation) führen zu kurzzeitigen Veränderungen der oberen Grundwasserverhältnisse, die jedoch ohne negative Auswirkungen sind, da sie sich innerhalb der natürlichen Schwankungsbreite bewegen. Auflagen in der für die Absenkung einzuholenden wasserbehördlichen Erlaubnis werden eingehalten.

Als Bestandteil der Planung für das Vorhaben Teilverbindungsstraße Überseestadt und Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan im Einvernehmen mit dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr erarbeitet (Anlage 9, Ordner 1). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (BremNatSchG) erstellt und nach § 13 Abs. 2 BremNatSchG die Einvernehmenserklärung abgegeben.

Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, erfolgen Kompensationsmaßnahmen für die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts. Durch die Ausgleichsmaßnahmen im Vorhabensbereich und weitere Ersatzmaßnahmen im näheren Umfeld erfolgt eine vollständige Kompensation des Eingriffs in den Naturhaushalt.

Der Bau der Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und der Überseestadt hat gemäß Gutachten des Ingenieurbüros IVV Aachen keinen Einfluss auf die Verkehrssituation auf der B 6. Auch die Höherlegung der Ostabfahrt steht verkehrstechnisch in keinem Zusammenhang mit dem Verkehr auf der B 6. Ebenfalls ändert sich die Verkehrsbelastung auf der Ostabfahrt durch die neue Innenstadtanbindung nicht.

Im Rahmen einschlägiger technischer Regeln für Straßen werden zulässige Steigungen und Neigungen umgesetzt, die eine erhöhte Unfallgefahr unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrszustände nach dem Stand der Technik ausschließen. Es ist daher davon auszugehen, dass die neue Verbindungsstraße zwischen der Innen- und Überseestadt sowie die neuen Auf- und Abfahrten der B 6 nicht unfallträchtiger sind, als andere innerstädtische Straßen.

Eine Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen durch das Vorhaben hat ergeben, dass die Funktion der Ostabfahrt während der Bauzeit ununterbrochen erhalten bleiben muss. Die vorgesehene Baustraße wird jedoch durch Anregungen der betroffenen Anlieger erheblich verkürzt und beginnt nunmehr erst kurz vor dem Brückenbauwerk. Hierdurch wird die bestehende Ostabfahrt während der Bauzeit nicht näher an die Wohnhäuser Vor Stephanitor verlagert. Ferner wird zum Schutz der Wohnhäuser für die Dauer der Bautätigkeit im Bereich der provisorischen Abfahrt eine Lärmschutzwand errichtet.

Das Stephaniviertel / Faulenquartier wird durch das Vorhaben in seinem Charakter nicht wesentlich verändert, da erhebliche Eingriffe nicht zu erwarten sind. Im Vorhabensbereich liegt bereits eine technische Überformung vor. Die neue Anbindung wird gegenüber dem heutigen Bestand tiefer in das Gelände einschneiden, um die Durchfahrt unter den neuen Brücken zu realisieren. Die Seitenbereiche werden zur vorhandenen Bebauung des Stephaniviertels durch eine Böschung harmonisch an die Bebauung herangeführt. Die nördlichen Seitenbereiche werden nahezu böschungsgelos an den Bestand der Wallanlagen angeschlossen. Die Gehweg- und Radfahrbrücke über die Ostauffahrt bleibt erhalten. Die Auswirkungen werden durch die vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen nicht von nachhaltiger Wirkung sein. Das alte Stadtbild wird nach Abschluss der Maßnahme nicht wieder vollständig hergestellt sein, es wird aber durch eine anderes, gleichwertiges ersetzt. Für eine "Verslumung" des Quartiers durch das Vorhaben gibt es keinen Hinweis.

Für die Anbindung Überseestadt ist eine sachgerechte Verkehrsplanung unverzichtbar und es war eine entsprechende Prognose der Quell- und Zielverkehre zu erarbeiten, um den vorlaufenden Straßenbau richtig dimensionieren zu können. Im Nachhinein ist eine sachgerechte Verkehrsplanung nicht mehr möglich, wenn sich herausstellt, dass eine Straße nicht richtig dimensioniert wurde, um ein städtebauliches Areal für die in der Zukunft zu erwartenden Verkehre zu erschließen (Verkehrsnachfrage).

Im Zusammenhang mit der weiteren Fortführung der Innenstadtanbindung ab Eisenbahnüberführung Stephanitor über die heutige Straße Auf der Muggenburg wird der Hochwasserschutz zwischen

Europahafen und Bahnlinie Bremen-Oldenburg neu geregelt. Für die Innenstadt besteht diesbezüglich keine Hochwassergefahr.

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

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Für den im Rahmen der Einwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für das Gebäude Waßmannweg 7 hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

#### **Zu 2:**

Begründung wie zu lfd. Nr. 1. Die Sammeleinwendung vom 30.06.03 ist gleichlautend.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Für den im Rahmen der Sammeleinwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für die Wohngebäude der Einwender hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

#### **Zu 3:**

Begründung wie zu lfd. Nr. 1. Die Einwendungen vom 25.06.03, 27.06.03 und 18.06.03 sind gleichlautend.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Für den im Rahmen der Einwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für das Gebäude Vor Stephanitor 10 hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

#### **Zu 4:**

Der öffentliche Personennahverkehr ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Maßnahmen des ÖPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde in der Variantenuntersuchung jedoch bewertet. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch den geplanten Bau einer Verbindungsstraße zwischen Innenstadt und der Überseestadt einschließlich des Um- und Neubaus von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 nicht eingeschränkt.

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

In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie. Beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung einer Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine schalltechnische Untersuchung (Anlage 12, Ordner 1). Bei der hierin durchgeführten Prüfung bezüglich der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind nicht gemessene Werte zu Grunde zu legen, sondern Mittelungspegel nach präzisen Vorgaben zu errechnen. Die Berechnung ist gemäß Verkehrslärmschutzverordnung nach einem genau vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen und berücksichtigt alle denkbaren Faktoren, die den Lärm beeinflussen können, wie Stärke und zulässige Höchstgeschwindigkeiten des Verkehrs, Steigungen/Gefälle, LKW-Anteil, Fahrbahneschaffenheiten, Abstand zwischen Straße und dem zu schützenden Objekt, Windrichtung, Reflexionen, Zuschläge bei lichtsignalgeregelten Kreuzungen etc. Bei der Berechnung ist ferner aus-



schließlich der von der zu ändernden oder neu zu bauenden Straße ausgehende Lärm zu berücksichtigen. Eine bereits vorhandene Lärmbelastung (Lärmvorbelastung) geht in die Berechnung nicht ein. Die Erfahrungen zeigen, dass die Lärmberechnungen auf der sicheren Seite liegen und für die Betroffenen grundsätzlich günstiger sind als gemessene Lärmwerte.

Soweit die Immissionsgrenzwerte mit den aufgrund dieses Verfahrens zu errichtenden Lärmschutzwänden nicht einzuhalten sind oder Lärmschutzwände nicht errichtet werden können, ist passiver Lärmschutz vorgesehen und wird mit dem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach anerkannt. Das Genehmigungsverfahren ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Für die im Rahmen des Vorhabens herzustellenden Bauwerke sind keine Grundwasserabsenkungen erforderlich. Vorübergehende baubedingte Grundwasserabsenkungen für Nebengewerke (z.B. im Rahmen der Kanalisation) führen zu kurzzeitigen Veränderungen der oberen Grundwasserverhältnisse, die jedoch ohne negative Auswirkungen sind, da sie sich innerhalb der natürlichen Schwankungsbreite bewegen. Auflagen in der für die Absenkung einzuholenden wasserbehördlichen Erlaubnis werden eingehalten.

Als Bestandteil der Planung für das Vorhaben Teilverbindungsstraße Überseestadt und Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan im Einvernehmen mit dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr erarbeitet (Anlage 9, Ordner 1). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (BremNatSchG) erstellt und nach § 13 Abs. 2 BremNatSchG die Einvernehmenserklärung abgegeben.

Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, erfolgen Kompensationsmaßnahmen für die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts. Durch die Ausgleichsmaßnahmen im Vorhabensbereich und weitere Ersatzmaßnahmen im näheren Umfeld erfolgt eine vollständige Kompensation des Eingriffs in den Naturhaushalt.

Im Zusammenhang mit der weiteren Fortführung der Innenstadtanbindung ab Eisenbahnüberführung Stephanitor über die heutige Straße Auf der Muggenburg wird der Hochwasserschutz zwischen Europahafen und Bahnlinie Bremen-Oldenburg neu geregelt. Für die Innenstadt besteht diesbezüglich keine Hochwassergefahr.

Das Stephaniviertel / Faulenquartier wird durch das Vorhaben in seinem Charakter nicht wesentlich verändert, da erhebliche Eingriffe nicht zu erwarten sind. Im Vorhabensbereich liegt bereits eine technische Überformung vor. Die neue Anbindung wird gegenüber dem heutigen Bestand tiefer in das Gelände einschneiden, um die Durchfahrt unter den neuen Brücken zu realisieren. Die Seitenbereiche werden zur vorhandenen Bebauung des Stephaniviertels durch eine Böschung harmonisch an die Bebauung herangeführt. Die nördlichen Seitenbereiche werden nahezu böschunglos an den Bestand der Wallanlagen angeschlossen. Die Gehweg- und Radfahrbrücke über die Ostauffahrt bleibt erhalten. Die Auswirkungen werden durch die vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen nicht von nachhaltiger Wirkung sein. Das alte Stadtbild wird nach Abschluss der Maßnahme nicht wieder vollständig hergestellt sein, es wird aber durch eine anderes, gleichwertiges ersetzt. Für eine "Verslumung" des Quartiers durch das Vorhaben gibt es keinen Hinweis.

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

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Für den im Rahmen der Einwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für das Gebäude Waßmannweg 6 hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

#### **Zu 5:**

Begründung wie zu lfd. Nr. 4. Die Einwendungen vom 22.06.03 und 20.06.03 sind gleichlautend.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Für den im Rahmen der Einwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für das Gebäude Vor Stephanitor 16 hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

#### **Zu 6:**

Begründung wie zu lfd. Nr. 4. Die Einwendungen vom 15.04.03, 22.04.03 und 25.06.03 sind gleichlautend.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Für den im Rahmen der Einwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für das Gebäude Faulenstraße 110 hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

#### **Zu 7:**

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

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine schalltechnische Untersuchung (Anlage 12, Ordner 1). Bei der hierin durchgeführten Prüfung bezüglich der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind nicht gemessene Werte zu Grunde zu legen, sondern Mittelungspegel nach präzisen Vorgaben zu errechnen.

Die Berechnung ist gemäß Verkehrslärmschutzverordnung nach einem genau vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen und berücksichtigt alle denkbaren Faktoren, die den Lärm beeinflussen können, wie Stärke und zulässige Höchstgeschwindigkeiten des Verkehrs, Steigungen/Gefälle, LKW-Anteil, Fahrbahnbeschaffenheiten, Abstand zwischen Straße und dem zu schützenden Objekt, Windrichtung, Reflexionen, Zuschläge bei lichtsinalgeregelten Kreuzungen etc. Bei der Berechnung ist ferner ausschließlich der von der zu ändernden oder neu zu bauenden Straße ausgehende Lärm zu berücksichtigen. Eine bereits vorhandene Lärmbelastung (Lärmvorbelastung) geht in die Berechnung nicht ein. Die Erfahrungen zeigen, dass die Lärmberechnungen auf der sicheren Seite liegen und für die Betroffenen grundsätzlich günstiger sind als gemessene Lärmwerte.

Soweit die Immissionsgrenzwerte mit den aufgrund dieses Verfahrens zu errichtenden Lärmschutzwänden nicht einzuhalten sind oder Lärmschutzwände nicht errichtet werden können, ist passiver Lärmschutz vorgesehen und wird mit dem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach anerkannt. Das Genehmigungsverfahren ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Durch die Realisierung der Maßnahme sind keine Veränderungen der Verkehrsstärken im betroffenen Gebiet zu erwarten. Wenn Grenzwertüberschreitungen, z.B. der Ozonbelastungen vorkommen sollten, liegt dieser seltene Fall für das gesamte Stadtgebiet vor und ist nicht nur auf das Untersuchungsgebiet zu beziehen. Es ergeben sich damit keine Auswirkungen durch Luftschadstoffe gegenüber der Nullvariante. Schädliche Umweltauswirkungen gemäß BImSchG auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete werden daher durch den Um- und Ausbau der Maßnahme nicht eintreten.

Der Bau der Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und der Überseestadt hat gemäß Gutachten des Ingenieurbüros IVV Aachen keinen Einfluss auf die Verkehrssituation auf der B 6. Auch die Höherlegung der Ostabfahrt steht verkehrstechnisch in keinem Zusammenhang mit dem Verkehr auf

der B 6. Ebenfalls ändert sich die Verkehrsbelastung auf der Ostabfahrt durch die neue Innenstadt-anbindung nicht.

Im Rahmen einschlägiger technischer Regeln für Straßen werden zulässige Steigungen und Neigungen umgesetzt, die eine erhöhte Unfallgefahr unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrszustände nach dem Stand der Technik ausschließen. Es ist daher davon auszugehen, dass die neue Verbindungsstraße zwischen der Innen- und Überseestadt sowie die neuen Auf- und Abfahrten der B 6 nicht unfallträchtiger sind, als andere innerstädtische Straßen.

Eine Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen durch das Vorhaben hat ergeben, dass die Funktion der Ostabfahrt während der Bauzeit ununterbrochen erhalten bleiben muss. Die vorgesehene Baustraße wird jedoch durch Anregungen der betroffenen Anlieger erheblich verkürzt und beginnt nunmehr erst kurz vor dem Brückenbauwerk. Hierdurch wird die bestehende Ostabfahrt während der Bauzeit nicht näher an die Wohnhäuser Vor Stephanitor verlagert. Ferner wird zum Schutz der Wohnhäuser für die Dauer der Bautätigkeit im Bereich der provisorischen Abfahrt eine Lärmschutzwand errichtet.

Als Bestandteil der Planung für das Vorhaben Teilverbindungsstraße Überseestadt und Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan im Einvernehmen mit dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr erarbeitet (Anlage 9, Ordner 1). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (BremNatSchG) erstellt und nach § 13 Abs. 2 BremNatSchG die Einvernehmenserklärung abgegeben.

Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, erfolgen Kompensationsmaßnahmen für die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts. Durch die Ausgleichsmaßnahmen im Vorhabensbereich und weitere Ersatzmaßnahmen im näheren Umfeld erfolgt eine vollständige Kompensation des Eingriffs in den Naturhaushalt.

Der öffentliche Personennahverkehr ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Maßnahmen des ÖPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde in der Variantenuntersuchung jedoch bewertet. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch den geplanten Bau einer Verbindungsstraße zwischen Innenstadt und der Überseestadt einschließlich des Um- und Neubaus von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 nicht eingeschränkt.

Für die Anbindung Überseestadt ist eine sachgerechte Verkehrsplanung unverzichtbar und es war eine entsprechende Prognose der Quell- und Zielverkehre zu erarbeiten, um den vorlaufenden Straßenbau richtig dimensionieren zu können. Im Nachhinein ist eine sachgerechte Verkehrsplanung nicht mehr möglich, wenn sich herausstellt, dass eine Straße nicht richtig dimensioniert wurde, um ein städtebauliches Areal für die in der Zukunft zu erwartenden Verkehre zu erschließen (Verkehrsnachfrage).

Die aufgrund der Einwendungen vorgenommenen Planänderungen bezüglich der Verringerung des Straßenprofils der neuen Verbindungsstraße und der Verkürzung der Baustraße Ostabfahrt bewirken eine Verringerung der Flächeninanspruchnahme und damit verbunden ein Abrücken von den Wohngebäuden Am Wall und Stephanitor. Beeinträchtigungen werden minimiert und schützenswerte Bäume erhalten.

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

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Für den im Rahmen der Einwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für das Gebäude Vor Stephanitor 12 hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

#### **Zu 8:**

Begründung wie zu lfd. Nr. 7. Die Einwendungen vom 18.06.03 und 25.06.03 sind gleichlautend.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Für den im Rahmen der Einwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für das Gebäude Vor Stephanitor 16 hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

**Zu 9:**

Begründung wie zu lfd. Nr. 7. Die Einwendungen vom 18.06.03 und 25.06.03 sind gleichlautend.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Für den im Rahmen der Einwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für das Gebäude Vor Stephanitor 16 hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

**Zu 10:**

Begründung wie zu lfd. Nr. 7. Die Einwendungen vom 18.06.03 und 02.07.03 sind gleichlautend.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Für den im Rahmen der Einwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für das Gebäude Vor Stephanitor 10 hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

**Zu 11:**

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

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine schalltechnische Untersuchung (Anlage 12, Ordner 1). Bei der hierin durchgeführten Prüfung bezüglich der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind nicht gemessene Werte zu Grunde zu legen, sondern Mittelungspegel nach präzisen Vorgaben zu errechnen. Die Berechnung ist gemäß Verkehrslärmschutzverordnung nach einem genau vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen und berücksichtigt alle denkbaren Faktoren, die den Lärm beeinflussen können, wie Stärke und zulässige Höchstgeschwindigkeiten des Verkehrs, Steigungen/Gefälle, LKW-Anteil, Fahrbahnbeschaffenheiten, Abstand zwischen Straße und dem zu schützenden Objekt, Windrichtung, Reflexionen, Zuschläge bei lichtsignalgeregelten Kreuzungen etc.

Bei der Berechnung ist ferner ausschließlich der von der zu ändernden oder neu zu bauenden Straße ausgehende Lärm zu berücksichtigen. Eine bereits vorhandene Lärmbelastung (Lärmvorbelastung) geht in die Berechnung nicht ein. Die Erfahrungen zeigen, dass die Lärmberechnungen auf der sicheren Seite liegen und für die Betroffenen grundsätzlich günstiger sind als gemessene Lärmwerte.

Soweit die Immissionsgrenzwerte mit den aufgrund dieses Verfahrens zu errichtenden Lärmschutzwänden nicht einzuhalten sind oder Lärmschutzwände nicht errichtet werden können, ist passiver Lärmschutz vorgesehen und wird mit dem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach anerkannt. Das Genehmigungsverfahren ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Durch die Realisierung der Maßnahme sind keine Veränderungen der Verkehrsstärken im betroffenen Gebiet zu erwarten. Wenn Grenzwertüberschreitungen, z.B. der Ozonbelastung, vorkommen

sollten, liegt dieser seltene Fall für das gesamte Stadtgebiet vor und ist nicht nur auf das Untersuchungsgebiet zu beziehen. Es ergeben sich damit keine Auswirkungen durch Luftschadstoffe gegenüber der Nullvariante. Schädliche Umweltauswirkungen gemäß BImSchG auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete werden daher durch den Um- und Ausbau der Maßnahme nicht eintreten.

Als Bestandteil der Planung für das Vorhaben Verbindungsstraße Überseestadt und Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan im Einvernehmen mit dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr erarbeitet (Anlage 9, Ordner 1). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (Brem-NatSchG) erstellt und nach § 13 Abs. 2 BremNatSchG die Einvernehmenserklärung abgegeben.

Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, erfolgen Kompensationsmaßnahmen für die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts. Durch die Ausgleichsmaßnahmen im Vorhabensbereich und weitere Ersatzmaßnahmen im näheren Umfeld erfolgt eine vollständige Kompensation des Eingriffs in den Naturhaushalt.

Für die Anbindung Überseestadt ist eine sachgerechte Verkehrsplanung unverzichtbar und es war eine entsprechende Prognose der Quell- und Zielverkehre zu erarbeiten, um den vorlaufenden Straßenbau richtig dimensionieren zu können. Im Nachhinein ist eine sachgerechte Verkehrsplanung nicht mehr möglich, wenn sich herausstellt, dass eine Straße nicht richtig dimensioniert wurde, um ein städtebauliches Areal für die in der Zukunft zu erwartenden Verkehre zu erschließen (Verkehrsnachfrage). Hinzu kommt, dass für die Anbindung der Überseestadt städtebauliche Anforderungen berücksichtigt werden müssen, wie in diesem Fall Brückenbauwerke der Bahnlinie Bremen-Oldenburg und der Bundesstraße 6.

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

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Für den im Rahmen der Einwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für das Gebäude Stephaniwall 3 hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

#### **Zu 12:**

Begründung wie zu lfd. Nr. 11. Die Einwendungen vom 24.06.03 sind gleichlautend.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Für den im Rahmen der Einwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für das Gebäude Stephaniwall 3 hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

#### **Zu 13:**

Begründung wie zu lfd. Nr. 11. Die Einwendungen vom 28.06.03 sind gleichlautend.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Für den im Rahmen der Einwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für das Gebäude Stephaniwall 3 hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

#### **Zu 14:**

Begründung wie zu lfd. Nr. 11. Die Einwendungen vom 27.06.03 sind gleichlautend.

Die Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Für den im Rahmen der Einwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für das Gebäude Stephaniwall 3 hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

#### **Zu 15:**

Als Bestandteil der Planung für das Vorhaben Teilverbindungsstraße Überseestadt und Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan im Einvernehmen mit dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr erarbeitet (Anlage 9, Ordner 1). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (BremNatSchG) erstellt und nach § 13 Abs. 2 BremNatSchG die Einvernehmenserklärung abgegeben.

Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, erfolgen Kompensationsmaßnahmen für die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts. Durch die Ausgleichsmaßnahmen im Vorhabensbereich und weitere Ersatzmaßnahmen im näheren Umfeld erfolgt eine vollständige Kompensation des Eingriffs in den Naturhaushalt.

Für die Anbindung Überseestadt ist eine sachgerechte Verkehrsplanung unverzichtbar und es war eine entsprechende Prognose der Quell- und Zielverkehre zu erarbeiten, um den vorlaufenden Straßenbau richtig dimensionieren zu können. Im Nachhinein ist eine sachgerechte Verkehrsplanung nicht mehr möglich, wenn sich herausstellt, dass eine Straße nicht richtig dimensioniert wurde, um ein städtebauliches Areal für die in der Zukunft zu erwartenden Verkehre zu erschließen (Verkehrsnachfrage).

Durch die Realisierung der Maßnahme sind keine Veränderungen der Verkehrsstärken im betroffenen Gebiet zu erwarten. Wenn Grenzwertüberschreitungen, z.B. Ozonbelastungen, vorkommen sollten, liegen diese seltenen Fälle für das gesamte Stadtgebiet vor und sind nicht nur auf das Untersuchungsgebiet zu beziehen. Es ergeben sich damit keine Auswirkungen durch Luftschadstoffe gegenüber der Nullvariante. Schädliche Umweltauswirkungen gemäß BImSchG auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete werden daher durch die Maßnahme nicht eintreten.

Eine Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen durch das Vorhaben hat ergeben, dass die Funktion der Ostabfahrt während der Bauzeit ununterbrochen erhalten bleiben muss. Die vorgesehene Baustraße wird jedoch durch Anregungen der betroffenen Anlieger erheblich verkürzt und beginnt nunmehr erst kurz vor dem Brückenbauwerk. Hierdurch wird die bestehende Ostabfahrt während der Bauzeit nicht näher an die Wohnhäuser Vor Stephanitor verlagert. Ferner wird zum Schutz der Wohnhäuser für die Dauer der Bautätigkeit im Bereich der provisorischen Abfahrt eine Lärmschutzwand errichtet.

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

In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie. Beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung einer Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine schalltechnische Untersuchung (Anlage 12, Ordner 1). Bei der hierin durchgeführten Prüfung bezüglich der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind nicht gemessene Werte zu Grunde zu legen, sondern Mittelungspegel nach präzisen Vorgaben zu errechnen.

Die Berechnung ist gemäß Verkehrslärmschutzverordnung nach einem genau vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen und berücksichtigt alle denkbaren Faktoren, die den Lärm beeinflussen können, wie Stärke und zulässige Höchstgeschwindigkeiten des Verkehrs, Steigungen/Gefälle, LKW-Anteil, Fahrbahnbeschaffenheiten, Abstand zwischen Straße und dem zu schützenden Objekt, Windrichtung, Reflexionen, Zuschläge bei Lichtsignalgeregelten Kreuzungen etc.

Bei der Berechnung ist ferner ausschließlich der von der zu ändernden oder neu zu bauenden Straße ausgehende Lärm zu berücksichtigen. Eine bereits vorhandene Lärmbelastung (Lärmvorbelastung) geht in die Berechnung nicht ein. Die Erfahrungen zeigen, dass die Lärmberechnungen auf der sicheren Seite liegen und für die Betroffenen grundsätzlich günstiger sind als gemessene Lärmwerte.

Soweit die Immissionsgrenzwerte mit den aufgrund dieses Verfahrens zu errichtenden Lärmschutzwänden nicht einzuhalten sind oder Lärmschutzwände nicht errichtet werden können, ist passiver Lärmschutz vorgesehen und wird mit dem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach anerkannt. Das Genehmigungsverfahren ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Das Stephaniviertel / Faulenquartier wird durch das Vorhaben in seinem Charakter nicht wesentlich verändert, da erhebliche Eingriffe nicht zu erwarten sind. Im Vorhabensbereich liegt bereits eine technische Überformung vor. Die neue Anbindung wird gegenüber dem heutigen Bestand tiefer in das Gelände einschneiden, um die Durchfahrt unter den neuen Brücken zu realisieren. Die Seitenbereiche werden zur vorhandenen Bebauung des Stephaniviertels durch eine Böschung harmonisch an die Bebauung herangeführt. Die nördlichen Seitenbereiche werden nahezu böschungsfrei an den Bestand der Wallanlagen angeschlossen. Die Gehweg- und Radfahrbrücke über die Ostauffahrt bleibt erhalten.

Die Auswirkungen werden durch die vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen nicht von nachhaltiger Wirkung sein. Das alte Stadtbild wird nach Abschluss der Maßnahme nicht wieder vollständig hergestellt sein, es wird aber durch eine anderes, gleichwertiges ersetzt. Für einen Verlust der Wohnqualität im Quartier durch das Vorhaben gibt es keinen Hinweis.

Der Bau der Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und der Überseestadt hat gemäß Gutachten des Ingenieurbüros IVV Aachen keinen Einfluss auf die Verkehrssituation auf der B 6. Auch die Höherlegung der Ostabfahrt steht verkehrstechnisch in keinem Zusammenhang mit dem Verkehr auf der B 6. Ebenfalls ändert sich die Verkehrsbelastung auf der Ostabfahrt durch die neue Innenstadtanbindung nicht. Die neue Innenstadtanbindung wird gegenüber der heutigen Ostauffahrt ca. 350 Kfz/h mehr aufnehmen, da hierüber auch die Verkehre in die Innenstadt fließen werden. Es ist aber davon auszugehen, dass diese kleinräumige Verschiebung von 4% der Gesamtknotenbelastung in den Spitzenzeiten keine erhebliche Steigerung der Emissionswerte nach sich zieht.

Die Bestimmungen zum Schutz gegen Baulärm werden eingehalten. Während der Bauzeit wird auf der Ostabfahrt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eingeführt. Ferner kommen lärmarme Baugeräte und erforderlichenfalls Lärmschirme zum Einsatz.

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

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Für den im Rahmen der Einwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für das Gebäude Vor Stephanitor 16 hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

Der ergänzenden Einwendung im Rahmen des Erörterungstermins bezüglich des Wegfalls des Durchstichs für den Geh- und Radweg von der Faulenstraße zur neuen Verbindungsstraße wird stattgegeben.

Der Vorhabensträger hat zugesagt, im Rahmen der geplanten Maßnahme auf die Ausführung zu verzichten. Die Ausweisung des geplanten Durchstichs ist in diesem Verfahren nur noch nachrichtlich in den Planunterlagen vorhanden, weil sich die Stadtgemeinde Bremen vorbehält, diese Maßnahme gegebenenfalls aufgrund des Bebauungsplans 2280 umzusetzen.

Die ergänzende Einwendung hat sich dadurch erledigt.

**Zu 16:**

Eine Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen durch das Vorhaben hat ergeben, dass die Funktion der Ostabfahrt während der Bauzeit ununterbrochen erhalten bleiben muss. Die vorgesehene Baustraße wird jedoch durch Anregungen der betroffenen Anlieger erheblich verkürzt und beginnt nunmehr erst kurz vor dem Brückenbauwerk. Hierdurch wird die bestehende Ostabfahrt während der Bauzeit nicht näher an die Wohnhäuser Vor Stephanitor verlagert. Durch die Verkürzung der provisorischen Ostabfahrt entfällt auch die Notwendigkeit, Spundwände zu rammen. Ferner wird zum Schutz der Wohnhäuser für die Dauer der Bautätigkeit im Bereich der provisorischen Abfahrt eine Lärmschutzwand errichtet.

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

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Für den im Rahmen der Einwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für das Gebäude Vor Stephanitor 8 hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

**Zu 17:**

Der öffentliche Personennahverkehr ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Maßnahmen des ÖPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde in der Variantenuntersuchung jedoch bewertet. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch den geplanten Bau einer Verbindungsstraße zwischen Innenstadt und der Überseestadt einschließlich des Um- und Neubaus von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 nicht eingeschränkt.

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

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine schalltechnische Untersuchung (Anlage 12, Ordner 1). Bei der hierin durchgeführten Prüfung bezüglich der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind nicht gemessene Werte zu Grunde zu legen, sondern Mittelungspegel nach präzisen Vorgaben zu errechnen. Die Berechnung ist gemäß Verkehrslärmschutzverordnung nach einem genau vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen und berücksichtigt alle denkbaren Faktoren, die den Lärm beeinflussen können, wie Stärke und zulässige Höchstgeschwindigkeiten des Verkehrs, Steigungen/Gefälle, LKW-Anteil, Fahrbahnbeschaffenheiten, Abstand zwischen Straße und dem zu schützenden Objekt, Windrichtung, Reflexionen, Zuschläge bei lichtsignalgeregelten Kreuzungen etc. Bei der Berechnung ist ferner ausschließlich der von der zu ändernden oder neu zu bauenden Straße ausgehende Lärm zu berücksichtigen. Eine bereits vorhandene Lärmbelastung (Lärmvorbelastung) geht in die Berechnung nicht ein. Die Erfahrungen zeigen, dass die Lärmberechnungen auf der sicheren Seite liegen und für die Betroffenen grundsätzlich günstiger sind als gemessene Lärmwerte.

Soweit die Immissionsgrenzwerte mit den aufgrund dieses Verfahrens zu errichtenden Lärmschutzwänden nicht einzuhalten sind oder Lärmschutzwände nicht errichtet werden können, ist passiver Lärmschutz vorgesehen und wird mit dem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach anerkannt.



Das Genehmigungsverfahren ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Als Bestandteil der Planung für das Vorhaben Teilverbindungsstraße Überseestadt und Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan im Einvernehmen mit dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr erarbeitet (Anlage 9, Ordner 1). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (BremNatSchG) erstellt und nach § 13 Abs. 2 BremNatSchG die Einvernehmenserklärung abgegeben.

Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, erfolgen Kompensationsmaßnahmen für die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts. Durch die Ausgleichsmaßnahmen im Vorhabensbereich und weitere Ersatzmaßnahmen im näheren Umfeld erfolgt eine vollständige Kompensation des Eingriffs in den Naturhaushalt.

Durch die verfügbaren Auflagen und Nebenbestimmungen wird sichergestellt, dass die Baustelle und insbesondere die Baumaschinen so errichtet und betrieben werden, dass sie dem Stand der Technik zur Bekämpfung von Erschütterungen entsprechen. Zum Schutz der Anwohner ist die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Die entsprechenden Immissionswerte sind einzuhalten. Erforderlichenfalls kommen Lärmschirme zum Einsatz. Darüber hinaus wird während der Bauzeit auf der Ostabfahrt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eingeführt.

Der Bau der Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und der Überseestadt hat gemäß Gutachten des Ingenieurbüros IVV Aachen keinen Einfluss auf die Verkehrssituation auf der B 6. Auch die Höherlegung der Ostabfahrt steht verkehrstechnisch in keinem Zusammenhang mit dem Verkehr auf der B 6. Ebenfalls ändert sich die Verkehrsbelastung auf der Ostabfahrt durch die neue Innenstadtanbindung nicht. Die neue Innenstadtanbindung wird gegenüber der heutigen Ostauffahrt ca. 350 Kfz/h mehr aufnehmen, da hierüber auch die Verkehre in die Innenstadt fließen werden. Es ist aber davon auszugehen, dass diese kleinräumige Verschiebung von 4% der Gesamtknotenbelastung in den Spitzenzeiten keine erhebliche Steigerung der Emissionswerte nach sich zieht.

Das Stephaniviertel / Faulenquartier wird durch das Vorhaben in seinem Charakter nicht wesentlich verändert, da erhebliche Eingriffe nicht zu erwarten sind. Im Vorhabensbereich liegt bereits eine technische Überformung vor. Die neue Anbindung wird gegenüber dem heutigen Bestand tiefer in das Gelände einschneiden, um die Durchfahrt unter den neuen Brücken zu realisieren. Die Seitenbereiche werden zur vorhandenen Bebauung des Stephaniviertels durch eine Böschung harmonisch an die Bebauung herangeführt. Die nördlichen Seitenbereiche werden nahezu böschungslös an den Bestand der Wallanlagen angeschlossen. Die Gehweg- und Radfahrbrücke über die Ostauffahrt bleibt erhalten.

Die Auswirkungen werden durch die vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen nicht von nachhaltiger Wirkung sein. Das alte Stadtbild wird nach Abschluss der Maßnahme nicht wieder vollständig hergestellt sein, es wird aber durch eine anderes, gleichwertiges ersetzt. Für einen Verlust der Wohnqualität im Quartier gibt es durch das Vorhaben keinen Hinweis.

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

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Für den im Rahmen der Einwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für das Gebäude Vor Stephanitor 20 hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

#### **Zu 18:**

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

(BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen "Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990". In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie. Beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung einer Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine schalltechnische Untersuchung (Anlage 12, Ordner 1). Bei der hierin durchgeführten Prüfung bezüglich der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind nicht gemessene Werte zu Grunde zu legen, sondern Mittelungspegel nach präzisen Vorgaben zu errechnen. Die Berechnung ist gemäß Verkehrslärmschutzverordnung nach einem genau vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen und berücksichtigt alle denkbaren Faktoren, die den Lärm beeinflussen können, wie Stärke und zulässige Höchstgeschwindigkeiten des Verkehrs, Steigungen/Gefälle, LKW-Anteil, Fahrbahnbeschaffenheiten, Abstand zwischen Straße und dem zu schützenden Objekt, Windrichtung, Reflexionen, Zuschläge bei lichtsinalgeregelten Kreuzungen etc. Bei der Berechnung ist ferner ausschließlich der von der zu ändernden oder neu zu bauenden Straße ausgehende Lärm zu berücksichtigen. Eine bereits vorhandene Lärmbelastung (Lärmvorbelastung) geht in die Berechnung nicht ein. Die Erfahrungen zeigen, dass die Lärmberechnungen auf der sicheren Seite liegen und für die Betroffenen grundsätzlich günstiger sind als gemessene Lärmwerte.

Soweit die Immissionsgrenzwerte mit den aufgrund dieses Verfahrens zu errichtenden Lärmschutzwänden nicht einzuhalten sind oder Lärmschutzwände nicht errichtet werden können, ist passiver Lärmschutz vorgesehen und wird mit dem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach anerkannt. Das Genehmigungsverfahren ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Als Bestandteil der Planung für das Vorhaben Teilverbindungsstraße Überseestadt und Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan im Einvernehmen mit dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr erarbeitet (Anlage 9, Ordner 1). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (BremNatSchG) erstellt und nach § 13 Abs. 2 BremNatSchG die Einvernehmenserklärung abgegeben.

Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, erfolgen Kompensationsmaßnahmen für die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts. Durch die Ausgleichsmaßnahmen im Vorhabensbereich und weitere Ersatzmaßnahmen im näheren Umfeld erfolgt eine vollständige Kompensation des Eingriffs in den Naturhaushalt.

Für die Anbindung Überseestadt ist eine sachgerechte Verkehrsplanung unverzichtbar und es war eine entsprechende Prognose der Quell- und Zielverkehre zu erarbeiten, um den vorlaufenden Straßenbau richtig dimensionieren zu können. Im Nachhinein ist eine sachgerechte Verkehrsplanung nicht mehr möglich, wenn sich herausstellt, dass eine Straße nicht richtig dimensioniert wurde, um ein städtebauliches Areal für die in der Zukunft zu erwartenden Verkehre zu erschließen (Verkehrsnachfrage).

Der Bau der Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und der Überseestadt hat gemäß Gutachten des Ingenieurbüros IVV Aachen keinen Einfluss auf die Verkehrssituation auf der B 6. Auch die Höherlegung der Ostabfahrt steht verkehrstechnisch in keinem Zusammenhang mit dem Verkehr auf der B 6. Ebenfalls ändert sich die Verkehrsbelastung auf der Ostabfahrt durch die neue Innenstadtanbindung nicht. Die neue Innenstadtanbindung wird gegenüber der heutigen Ostauffahrt ca. 350 Kfz/h mehr aufnehmen, da hierüber auch die Verkehre in die Innenstadt fließen werden. Es ist aber davon auszugehen, dass diese kleinräumige Verschiebung von 4% der Gesamtknotenbelastung in den Spitzenzeiten keine erhebliche Steigerung der Emissionswerte nach sich zieht.

Das Stephaniviertel / Faulenquartier wird durch das Vorhaben in seinem Charakter nicht wesentlich verändert, da erhebliche Eingriffe nicht zu erwarten sind. Im Vorhabensbereich liegt bereits eine technische Überformung vor. Die neue Anbindung wird gegenüber dem heutigen Bestand tiefer in das Gelände einschneiden, um die Durchfahrt unter den neuen Brücken zu realisieren. Die Seitenbereiche werden zur vorhandenen Bebauung des Stephaniviertels durch eine Böschung harmonisch an die Bebauung herangeführt. Die nördlichen Seitenbereiche werden nahezu böschungslös an den Bestand der Wallanlagen angeschlossen. Die Gehweg- und Radfahrbrücke über die Ostauffahrt bleibt erhalten.

Die Auswirkungen werden durch die vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen nicht von nachhaltiger Wirkung sein. Das alte Stadtbild wird nach Abschluss der Maßnahme nicht wieder vollständig hergestellt sein, es wird aber durch eine anderes, gleichwertiges ersetzt. Für einen Verlust der Wohnqualität im Quartier gibt es durch das Vorhaben keinen Hinweis.

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

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

#### **Zu 19:**

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

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine schalltechnische Untersuchung (Anlage 12, Ordner 1). Bei der hierin durchgeführten Prüfung bezüglich der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind nicht gemessene Werte zu Grunde zu legen, sondern Mittelungspegel nach präzisen Vorgaben zu errechnen. Die Berechnung ist gemäß Verkehrslärmschutzverordnung nach einem genau vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen und berücksichtigt alle denkbaren Faktoren, die den Lärm beeinflussen können, wie Stärke und zulässige Höchstgeschwindigkeiten des Verkehrs, Steigungen/Gefälle, LKW-Anteil, Fahrbahnbeschaffenheiten, Abstand zwischen Straße und dem zu schützenden Objekt, Windrichtung, Reflexionen, Zuschläge bei Lichtsignalgeregelten Kreuzungen etc. Bei der Berechnung ist ferner ausschließlich der von der zu ändernden oder neu zu bauenden Straße ausgehende Lärm zu berücksichtigen. Eine bereits vorhandene Lärmbelastung (Lärmvorbelastung) geht in die Berechnung nicht ein. Die Erfahrungen zeigen, dass die Lärmberechnungen auf der sicheren Seite liegen und für die Betroffenen grundsätzlich günstiger sind als gemessene Lärmwerte.

Soweit die Immissionsgrenzwerte mit den aufgrund dieses Verfahrens zu errichtenden Lärmschutzwänden nicht einzuhalten sind oder Lärmschutzwände nicht errichtet werden können, ist passiver Lärmschutz vorgesehen und wird mit dem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach anerkannt. Das Genehmigungsverfahren ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Der Bau der Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und der Überseestadt hat gemäß Gutachten des Ingenieurbüros IVV Aachen keinen Einfluss auf die Verkehrssituation auf der B 6. Auch die Höherlegung der Ostabfahrt steht verkehrstechnisch in keinem Zusammenhang mit dem Verkehr auf der B 6. Ebenfalls ändert sich die Verkehrsbelastung auf der Ostabfahrt durch die neue Innenstadtanbindung nicht. Entlang der Abfahrt befindet sich eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,5 m. Diese Höhe wird beibehalten. Im Bereich der Häuser Vor Stephanitor 6 bis 16 wird die Ostabfahrt im Mittel ca. 1 m mit der Lärmschutzwand angehoben. Mithin ändert sich der aktive Lärmschutz nicht.

Das Lärmgutachten hat daher ergeben, dass mit wesentlich höheren Immissionen nicht zu rechnen ist.

Als Bestandteil der Planung für das Vorhaben Teilverbindungsstraße Überseestadt und Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan im Einvernehmen mit dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr erarbeitet (Anlage 9, Ordner 1). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (BremNatSchG) erstellt und nach § 13 Abs. 2 BremNatSchG die Einvernehmenserklärung abgegeben.

Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, erfolgen Kompensationsmaßnahmen für die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts. Durch die Ausgleichsmaßnahmen im Vorhabensbereich und weitere Ersatzmaßnahmen im näheren Umfeld erfolgt eine vollständige Kompensation des Eingriffs in den Naturhaushalt. Ein Eingriff in die historischen Wallanlagen ist nach den vorliegenden Planunterlagen nicht vorgesehen und wird auch nicht durchgeführt. Die nördlichen Seitenbereiche werden nahezu böschungslös an den Bestand der Wallanlagen angeschlossen. Die Gehweg- und Radfahrbrücke über die Ostauffahrt bleibt erhalten.

Der öffentliche Personennahverkehr ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Maßnahmen des ÖPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde in der Variantenuntersuchung jedoch bewertet. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch den geplanten Bau einer Verbindungsstraße zwischen Innenstadt und der Überseestadt einschließlich des Um- und Neubaus von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 nicht eingeschränkt.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

#### **Zu 20:**

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

In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie. Beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung einer Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine schalltechnische Untersuchung (Anlage 12, Ordner 1). Bei der hierin durchgeführten Prüfung bezüglich der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind nicht gemessene Werte zu Grunde zu legen, sondern Mittelungspegel nach präzisen Vorgaben zu errechnen. Die Berechnung ist gemäß Verkehrslärmschutzverordnung nach einem genau vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen und berücksichtigt alle denkbaren Faktoren, die den Lärm beeinflussen können, wie Stärke und zulässige Höchstgeschwindigkeiten des Verkehrs, Steigungen/Gefälle, LKW-Anteil, Fahrbahnbeschaffenheiten, Abstand zwischen Straße und dem zu schützenden Objekt, Windrichtung, Reflexionen, Zuschläge bei lichtsignalgeregelten Kreuzungen etc. Bei der Berechnung ist ferner ausschließlich der von der zu ändernden oder neu zu bauenden Straße ausgehende Lärm zu berücksichtigen. Eine bereits vorhandene Lärmbelastung (Lärmvorbelastung) geht in die Berechnung nicht ein. Die Erfahrungen zeigen, dass die Lärmberechnungen auf der sicheren Seite liegen und für die Betroffenen grundsätzlich günstiger sind als gemessene Lärmwerte.

Soweit die Immissionsgrenzwerte mit den aufgrund dieses Verfahrens zu errichtenden Lärmschutzwänden nicht einzuhalten sind oder Lärmschutzwände nicht errichtet werden können, ist passiver Lärmschutz vorgesehen und wird mit dem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach anerkannt.

Das Genehmigungsverfahren ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Der Bau der Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und der Überseestadt hat gemäß Gutachten des Ingenieurbüros IVV Aachen keinen Einfluss auf die Verkehrssituation auf der B 6. Auch die Höherlegung der Ostabfahrt steht verkehrstechnisch in keinem Zusammenhang mit dem Verkehr auf der B 6. Ebenfalls ändert sich die Verkehrsbelastung auf der Ostabfahrt durch die neue Innenstadtanbindung nicht.

Entlang der Abfahrt befindet sich eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,5 m. Diese Höhe wird beibehalten. Im Bereich der Häuser Vor Stephanitor 6 bis 16 wird die Ostabfahrt im Mittel ca. 1 m mit der Lärmschutzwand angehoben. Eine Änderung des aktiven Lärmschutzes ist nicht notwendig, da das Lärmgutachten ergeben hat, dass durch diese Maßnahme nicht mit wesentlich höheren Immissionen zu rechnen ist.

Als Bestandteil der Planung für das Vorhaben Teilverbindungsstraße Überseestadt und Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan im Einvernehmen mit dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr erarbeitet (Anlage 9, Ordner 1). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (BremNatSchG) erstellt und nach § 13 Abs. 2 BremNatSchG die Einvernehmenserklärung abgegeben.

Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, erfolgen Kompensationsmaßnahmen für die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts. Durch die Ausgleichsmaßnahmen im Vorhabensbereich und weitere Ersatzmaßnahmen im näheren Umfeld erfolgt eine vollständige Kompensation des Eingriffs in den Naturhaushalt. Ein Eingriff in die historischen Wallanlagen ist nach den vorliegenden Planunterlagen nicht vorgesehen und wird auch nicht durchgeführt. Die nördlichen Seitenbereiche werden nahezu böschungslös an den Bestand der Wallanlagen angeschlossen. Die Gehweg- und Radfahrbrücke über die Ostauffahrt bleibt erhalten.

Der öffentliche Personennahverkehr ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Maßnahmen des ÖPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde in der Variantenuntersuchung jedoch bewertet. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch den geplanten Bau einer Verbindungsstraße zwischen Innenstadt und der Überseestadt einschließlich des Um- und Neubaus von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 nicht eingeschränkt.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

#### **Zu 21:**

Der öffentliche Personennahverkehr ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Maßnahmen des ÖPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde in der Variantenuntersuchung jedoch bewertet. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch den geplanten Bau einer Verbindungsstraße zwischen Innenstadt und der Überseestadt einschließlich des Um- und Neubaus von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 nicht eingeschränkt.

Als Bestandteil der Planung für das Vorhaben Teilverbindungsstraße Überseestadt und Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan im Einvernehmen mit dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr erarbeitet (Anlage 9, Ordner 1). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (BremNatSchG) erstellt und nach § 13 Abs. 2 BremNatSchG die Einvernehmenserklärung abgegeben.

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

und weitere Ersatzmaßnahmen im näheren Umfeld erfolgt eine vollständige Kompensation des Eingriffs in den Naturhaushalt.

Durch die Realisierung der Maßnahme sind keine Veränderungen der Verkehrsstärken im betroffenen Gebiet zu erwarten. Wenn Grenzwertüberschreitungen, z.B. Ozonbelastungen, vorkommen sollten, liegen diese seltenen Fälle für das gesamte Stadtgebiet vor und sind nicht nur auf das Untersuchungsgebiet zu beziehen. Es ergeben sich damit keine Auswirkungen durch Luftschadstoffe gegenüber der Nullvariante. Schädliche Umweltauswirkungen gemäß BImSchG auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete werden daher durch die Maßnahme nicht eintreten.

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

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine schalltechnische Untersuchung (Anlage 12, Ordner 1). Bei der hierin durchgeführten Prüfung bezüglich der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind nicht gemessene Werte zu Grunde zu legen, sondern Mittelungspegel nach präzisen Vorgaben zu errechnen.

Die Berechnung ist gemäß Verkehrslärmschutzverordnung nach einem genau vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen und berücksichtigt alle denkbaren Faktoren, die den Lärm beeinflussen können, wie Stärke und zulässige Höchstgeschwindigkeiten des Verkehrs, Steigungen/Gefälle, LKW-Anteil, Fahrbahnbeschaffenheiten, Abstand zwischen Straße und dem zu schützenden Objekt, Windrichtung, Reflexionen, Zuschläge bei lichtsignalgeregelten Kreuzungen etc.

Bei der Berechnung ist ferner ausschließlich der von der zu ändernden oder neu zu bauenden Straße ausgehende Lärm zu berücksichtigen. Eine bereits vorhandene Lärmbelastung (Lärmvorbelastung) geht in die Berechnung nicht ein. Die Erfahrungen zeigen, dass die Lärmberechnungen auf der sicheren Seite liegen und für die Betroffenen grundsätzlich günstiger sind als gemessene Lärmwerte.

Soweit die Immissionsgrenzwerte mit den aufgrund dieses Verfahrens zu errichtenden Lärmschutzwänden nicht einzuhalten sind oder Lärmschutzwände nicht errichtet werden können, ist passiver Lärmschutz vorgesehen und wird mit dem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach anerkannt. Das Genehmigungsverfahren ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

#### **Zu 22:**

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

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine schalltechnische Untersuchung (Anlage 12, Ordner 1). Bei der hierin durchgeführten Prüfung bezüglich der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind nicht gemessene Werte zu Grunde zu legen, sondern Mittelungspegel nach präzisen Vorgaben zu errechnen.

Die Berechnung ist gemäß Verkehrslärmschutzverordnung nach einem genau vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen und berücksichtigt alle denkbaren Faktoren, die den Lärm beeinflussen können, wie Stärke und zulässige Höchstgeschwindigkeiten des Verkehrs, Steigungen/Gefälle, LKW-Anteil, Fahrbahnbeschaffenheiten, Abstand zwischen Straße und dem zu schützenden Objekt, Windrichtung, Reflexionen, Zuschläge bei lichtsignalgeregelten Kreuzungen etc. Bei der Berechnung ist ferner ausschließlich der von der zu ändernden oder neu zu bauenden Straße ausgehende Lärm zu berücksichtigen. Eine bereits vorhandene Lärmbelastung (Lärmvorbelastung) geht in die Berechnung nicht ein. Die Erfahrungen zeigen, dass die Lärmberechnungen auf der sicheren Seite liegen und für die Betroffenen grundsätzlich günstiger sind als gemessene Lärmwerte.

Soweit die Immissionsgrenzwerte mit den aufgrund dieses Verfahrens zu errichtenden Lärmschutzwänden nicht einzuhalten sind oder Lärmschutzwände nicht errichtet werden können, ist passiver Lärmschutz vorgesehen und wird mit dem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach anerkannt. Das Genehmigungsverfahren ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Als Bestandteil der Planung für das Vorhaben Teilverbindungsstraße Überseestadt und Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan im Einvernehmen mit dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr erarbeitet (Anlage 9, Ordner 1). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (BremNatSchG) erstellt und nach § 13 Abs. 2 BremNatSchG die Einvernehmenserklärung abgegeben.

Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, erfolgen Kompensationsmaßnahmen für die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts. Durch die Ausgleichsmaßnahmen im Vorhabensbereich und weitere Ersatzmaßnahmen im näheren Umfeld erfolgt eine vollständige Kompensation des Eingriffs in den Naturhaushalt.

Eine Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen durch das Vorhaben hat ergeben, dass die Funktion der Ostabfahrt während der Bauzeit ununterbrochen erhalten bleiben muss. Die vorgesehene Baustraße wird jedoch durch Anregungen der betroffenen Anlieger erheblich verkürzt und beginnt nunmehr erst kurz vor dem Brückenbauwerk. Hierdurch wird die bestehende Ostabfahrt während der Bauzeit nicht näher an die Wohnhäuser Vor Stephanitor verlagert. Durch die Verkürzung der provisorischen Ostabfahrt entfällt auch die Notwendigkeit, Spundwände zu rammen. Ferner wird zum Schutz der Wohnhäuser für die Dauer der Bautätigkeit im Bereich der provisorischen Abfahrt eine Lärmschutzwand errichtet.

Eine Anbindung der Ostabfahrt an die neue Verbindungsstraße Überseestadt erfolgt nicht. Die Abfahrt wird mittels Brücke über die Innenstadtanbindung hinweg geführt.

Der Bau der Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und der Überseestadt hat gemäß Gutachten des Ingenieurbüros IVV Aachen keinen Einfluss auf die Verkehrssituation auf der B 6. Auch die Höherlegung der Ostabfahrt steht verkehrstechnisch in keinem Zusammenhang mit dem Verkehr auf der B 6. Ebenfalls ändert sich die Verkehrsbelastung auf der Ostabfahrt durch die neue Innenstadtanbindung nicht. Die neue Innenstadtanbindung wird gegenüber der heutigen Ostauffahrt ca. 350 Kfz/h mehr aufnehmen, da hierüber auch die Verkehre in die Innenstadt fließen werden. Es ist aber davon auszugehen, dass diese kleinräumige Verschiebung von 4% der Gesamtknotenbelastung in den Spitzenzeiten keine erhebliche Steigerung der Emissionswerte nach sich zieht.

Durch die Realisierung der Maßnahme sind keine Veränderungen der Verkehrsstärken im betroffenen Gebiet zu erwarten. Wenn Grenzwertüberschreitungen, z.B. Ozonbelastungen, vorkommen sollten, liegen diese seltenen Fälle für das gesamte Stadtgebiet vor und sind nicht nur auf das Untersuchungsgebiet zu beziehen. Es ergeben sich damit keine Auswirkungen durch Luftschadstoffe ge-

genüber der Nullvariante. Schädliche Umweltauswirkungen gemäß BImSchG auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete werden daher durch die Maßnahme nicht eintreten.

Die Eisenbahnbrücke Stephanitor wird als Dreifeldbrücke in Stahlbeton hergestellt und besonders steif mit den Widerlagern verbunden. Diese Bauweise und weitere Konstruktionsmerkmale tragen zur Schwingungsarmut der Brücke bei. Die Berechnung der Emissionspegel Schienenverkehr erfolgt auf der Grundlage Schall 03. Danach sind ggf. Pegelkorrekturen zu berücksichtigen. Im Abschnitt 5.4 der Schall 03 ist ausgeführt, dass ein Zuschlag von  $D_{Br} = 3$  dB für die meisten Brücken nicht erforderlich ist. Er ist aber trotzdem als Sicherheitszuschlag anzusetzen, weil bei Brücken tieffrequente Geräusche auftreten können. Dieser Sachverhalt gilt auch für Stahlbetonbrücken in monolithischer Bauweise. In dem "Schalltechnischen Gutachten" Bonk - Maire - Hoppmann GbR vom 29.01.2004 wurde dieser Pegelzuschlag von  $D_{Br} + 3$  dB(A) angesetzt. Bei der Ausbreitungsberechnung sind trotz des Zuschlages insgesamt keine wesentlichen Änderungen der Immissionspegel zu erwarten.

Der öffentliche Personennahverkehr ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Maßnahmen des ÖPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde in der Variantenuntersuchung jedoch bewertet. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch den geplanten Bau einer Verbindungsstraße zwischen Innenstadt und der Überseestadt einschließlich des Um- und Neubaus von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 nicht eingeschränkt.

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

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Für den im Rahmen der Einwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für das Gebäude Lampeweg 5 hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

### **Zu 23:**

Der Bau der Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und der Überseestadt hat gemäß Gutachten des Ingenieurbüros IVV Aachen keinen Einfluss auf die Verkehrssituation auf der B 6. Auch die Höherlegung der Ostabfahrt steht verkehrstechnisch in keinem Zusammenhang mit dem Verkehr auf der B 6. Ebenfalls ändert sich die Verkehrsbelastung auf der Ostabfahrt durch die neue Innenstadtanbindung nicht. Die neue Innenstadtanbindung wird gegenüber der heutigen Ostauffahrt ca. 350 Kfz/h mehr aufnehmen, da hierüber auch die Verkehre in die Innenstadt fließen werden. Es ist aber davon auszugehen, dass diese kleinräumige Verschiebung von 4% der Gesamtknotenbelastung in den Spitzenzeiten keine erhebliche Steigerung der Emissionswerte nach sich zieht.

Durch die Realisierung der Maßnahme sind keine Veränderungen der Verkehrsstärken im betroffenen Gebiet zu erwarten. Wenn Grenzwertüberschreitungen, z.B. Ozonbelastungen, vorkommen sollten, liegen diese seltenen Fälle für das gesamte Stadtgebiet vor und sind nicht nur auf das Untersuchungsgebiet zu beziehen. Es ergeben sich damit keine Auswirkungen durch Luftschadstoffe gegenüber der Nullvariante. Schädliche Umweltauswirkungen gemäß BImSchG auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete werden daher durch die Maßnahme nicht eintreten.

Eine Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen durch das Vorhaben hat ergeben, dass die Funktion der Ostabfahrt während der Bauzeit ununterbrochen erhalten bleiben muss. Die vorgesehene Baustraße wird jedoch durch Anregungen der betroffenen Anlieger erheblich verkürzt und beginnt nunmehr erst kurz vor dem Brückenbauwerk. Hierdurch wird die bestehende Ostabfahrt während der Bauzeit nicht näher an die Wohnhäuser Vor Stephanitor verlagert. Durch die Verkürzung der provisorischen Ostabfahrt entfällt auch die Notwendigkeit, Spundwände zu rammen. Ferner wird zum Schutz der Wohnhäuser für die Dauer der Bautätigkeit im Bereich der provisorischen Abfahrt eine Lärmschutzwand errichtet.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes



(BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen "Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990".

In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie. Beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung einer Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine schalltechnische Untersuchung (Anlage 12, Ordner 1). Bei der hierin durchgeführten Prüfung bezüglich der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind nicht gemessene Werte zu Grunde zu legen, sondern Mittelungspegel nach präzisen Vorgaben zu errechnen.

Die Berechnung ist gemäß Verkehrslärmschutzverordnung nach einem genau vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen und berücksichtigt alle denkbaren Faktoren, die den Lärm beeinflussen können, wie Stärke und zulässige Höchstgeschwindigkeiten des Verkehrs, Steigungen/Gefälle, LKW-Anteil, Fahrbahnbeschaffenheiten, Abstand zwischen Straße und dem zu schützenden Objekt, Windrichtung, Reflexionen, Zuschläge bei lichtsignalgeregelten Kreuzungen etc. Bei der Berechnung ist ferner ausschließlich der von der zu ändernden oder neu zu bauenden Straße ausgehende Lärm zu berücksichtigen. Eine bereits vorhandene Lärmbelastung (Lärmvorbelastung) geht in die Berechnung nicht ein. Die Erfahrungen zeigen, dass die Lärmberechnungen auf der sicheren Seite liegen und für die Betroffenen grundsätzlich günstiger sind als gemessene Lärmwerte.

Soweit die Immissionsgrenzwerte mit den aufgrund dieses Verfahrens zu errichtenden Lärmschutzwänden nicht einzuhalten sind oder Lärmschutzwände nicht errichtet werden können, ist passiver Lärmschutz vorgesehen und wird mit dem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach anerkannt. Das Genehmigungsverfahren ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Als Bestandteil der Planung für das Vorhaben Teilverbindungsstraße Überseestadt und Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan im Einvernehmen mit dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr erarbeitet (Anlage 9, Ordner 1). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (BremNatSchG) erstellt und nach § 13 Abs. 2 BremNatSchG die Einvernehmenserklärung abgegeben.

Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, erfolgen Kompensationsmaßnahmen für die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts. Durch die Ausgleichsmaßnahmen im Vorhabensbereich und weitere Ersatzmaßnahmen im näheren Umfeld erfolgt eine vollständige Kompensation des Eingriffs in den Naturhaushalt.

Für die Anbindung Überseestadt ist eine sachgerechte Verkehrsplanung unverzichtbar und es war eine entsprechende Prognose der Quell- und Zielverkehre zu erarbeiten, um den vorlaufenden Straßenbau richtig dimensionieren zu können. Im Nachhinein ist eine sachgerechte Verkehrsplanung nicht mehr möglich, wenn sich herausstellt, dass eine Straße nicht richtig dimensioniert wurde, um ein städtebauliches Areal für die in der Zukunft zu erwartenden Verkehre zu erschließen (Verkehrsnachfrage). Hinzu kommt, dass für die Anbindung der Überseestadt städtebauliche Anforderungen berücksichtigt werden müssen, wie in diesem Fall Brückenbauwerke der Bahnlinie Bremen-Oldenburg und der Bundesstraße 6.

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

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Für den im Rahmen der Einwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für das Gebäude Vor Stephanitor 8 hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

**Zu 24:**

Der Bau der Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und der Überseestadt hat gemäß Gutachten des Ingenieurbüros IVV Aachen keinen Einfluss auf die Verkehrssituation auf der B 6. Auch die Höherlegung der Ostabfahrt steht verkehrstechnisch in keinem Zusammenhang mit dem Verkehr auf der B 6. Ebenfalls ändert sich die Verkehrsbelastung auf der Ostabfahrt durch die neue Innenstadtanbindung nicht. Die neue Innenstadtanbindung wird gegenüber der heutigen Ostauffahrt ca. 350 Kfz/h mehr aufnehmen, da hierüber auch die Verkehre in die Innenstadt fließen werden. Es ist aber davon auszugehen, dass diese kleinräumige Verschiebung von 4% der Gesamtknotenbelastung in den Spitzenzeiten keine erhebliche Steigerung der Emissionswerte nach sich zieht.

Durch die Realisierung der Maßnahme sind keine Veränderungen der Verkehrsstärken im betroffenen Gebiet zu erwarten.

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

In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie. Beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung einer Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine schalltechnische Untersuchung (Anlage 12, Ordner 1). Bei der hierin durchgeführten Prüfung bezüglich der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind nicht gemessene Werte zu Grunde zu legen, sondern Mittelungspegel nach präzisen Vorgaben zu errechnen.

Die Berechnung ist gemäß Verkehrslärmschutzverordnung nach einem genau vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen und berücksichtigt alle denkbaren Faktoren, die den Lärm beeinflussen können, wie Stärke und zulässige Höchstgeschwindigkeiten des Verkehrs, Steigungen/Gefälle, LKW-Anteil, Fahrbahnbeschaffenheiten, Abstand zwischen Straße und dem zu schützenden Objekt, Windrichtung, Reflexionen, Zuschläge bei lichtsinalgeregelten Kreuzungen etc. Bei der Berechnung ist ferner ausschließlich der von der zu ändernden oder neu zu bauenden Straße ausgehende Lärm zu berücksichtigen. Eine bereits vorhandene Lärmbelastung (Lärmvorbelastung) geht in die Berechnung nicht ein. Die Erfahrungen zeigen, dass die Lärmberechnungen auf der sicheren Seite liegen und für die Betroffenen grundsätzlich günstiger sind als gemessene Lärmwerte.

Soweit die Immissionsgrenzwerte mit den aufgrund dieses Verfahrens zu errichtenden Lärmschutzwänden nicht einzuhalten sind oder Lärmschutzwände nicht errichtet werden können, ist passiver Lärmschutz vorgesehen und wird mit dem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach anerkannt. Das Genehmigungsverfahren ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln. Wertminderungen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Diese sind außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

**Zu 25:**

Der öffentliche Personennahverkehr ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Maßnahmen des ÖPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde in der Variantenuntersuchung jedoch bewertet.

Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch den geplanten Bau einer Verbindungsstraße zwischen Innenstadt und der Überseestadt einschließlich des Um- und Neubaus von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 nicht eingeschränkt.

Gesetzliche Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind die §§ 41 und 42 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

(BImSchG) vom 26. September 2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen "Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990".

In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie. Beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung einer Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine schalltechnische Untersuchung (Anlage 12, Ordner 1). Bei der hierin durchgeführten Prüfung bezüglich der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind nicht gemessene Werte zu Grunde zu legen, sondern Mittelungspegel nach präzisen Vorgaben zu errechnen.

Die Berechnung ist gemäß Verkehrslärmschutzverordnung nach einem genau vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen und berücksichtigt alle denkbaren Faktoren, die den Lärm beeinflussen können, wie Stärke und zulässige Höchstgeschwindigkeiten des Verkehrs, Steigungen/Gefälle, LKW-Anteil, Fahrbahnbeschaffenheiten, Abstand zwischen Straße und dem zu schützenden Objekt, Windrichtung, Reflexionen, Zuschläge bei lichtsignalgeregelten Kreuzungen etc. Bei der Berechnung ist ferner ausschließlich der von der zu ändernden oder neu zu bauenden Straße ausgehende Lärm zu berücksichtigen. Eine bereits vorhandene Lärmbelastung (Lärmvorbelastung) geht in die Berechnung nicht ein. Die Erfahrungen zeigen, dass die Lärmberechnungen auf der sicheren Seite liegen und für die Betroffenen grundsätzlich günstiger sind als gemessene Lärmwerte.

Soweit die Immissionsgrenzwerte mit den aufgrund dieses Verfahrens zu errichtenden Lärmschutzwänden nicht einzuhalten sind oder Lärmschutzwände nicht errichtet werden können, ist passiver Lärmschutz vorgesehen und wird mit dem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach anerkannt. Das Genehmigungsverfahren ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Der Bau der Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und der Überseestadt hat gemäß Gutachten des Ingenieurbüros IVV Aachen keinen Einfluss auf die Verkehrssituation auf der B 6. Auch die Höherlegung der Ostabfahrt steht verkehrstechnisch in keinem Zusammenhang mit dem Verkehr auf der B 6. Ebenfalls ändert sich die Verkehrsbelastung auf der Ostabfahrt durch die neue Innenstadtanbindung nicht.

Entlang der Abfahrt befindet sich eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,5 m. Diese Höhe wird beibehalten. Im Bereich der Häuser Vor Stephanitor 6 bis 16 wird die Ostabfahrt im Mittel ca. 1 m mit der Lärmschutzwand angehoben. Eine Änderung des aktiven Lärmschutzes ist nicht notwendig, da das Lärmgutachten ergeben hat, dass durch diese Maßnahme nicht mit wesentlich höheren Immissionen zu rechnen ist. Die Möglichkeit, in diesem Bereich eine gekröpfte Lärmschutzwand zu installieren und zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen an der Stephanibrücke vorzunehmen, stehen daher in keinem Verhältnis der aufzuwendenden Kosten zum erreichbaren zusätzlichen Lärmschutz.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

#### **Zu 26:**

Der öffentliche Personennahverkehr ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Maßnahmen des ÖPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde in der Variantenuntersuchung jedoch bewertet. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch den geplanten Bau einer Verbindungsstraße zwischen Innenstadt und der Überseestadt einschließlich des Um- und Neubaus von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 nicht eingeschränkt.

Das Stephaniviertel / Faulenquartier wird durch das Vorhaben in seinem Charakter nicht wesentlich verändert, da erhebliche Eingriffe nicht zu erwarten sind. Im Vorhabensbereich liegt bereits eine technische Überformung vor. Die neue Anbindung wird gegenüber dem heutigen Bestand tiefer in das Gelände einschneiden, um die Durchfahrt unter den neuen Brücken zu realisieren. Die Seitenbereiche werden zur vorhandenen Bebauung des Stephaniviertels durch eine Böschung harmonisch

an die Bebauung herangeführt. Die nördlichen Seitenbereiche werden nahezu böschungslös an den Bestand der Wallanlagen angeschlossen. Die Gehweg- und Radfahrbrücke über die Ostauffahrt bleibt erhalten. Die Auswirkungen werden durch die vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen nicht von nachhaltiger Wirkung sein. Das alte Stadtbild wird nach Abschluss der Maßnahme nicht wieder vollständig hergestellt sein, es wird aber durch ein anderes, gleichwertiges ersetzt. Für einen Verlust der Wohnqualität im Quartier durch das Vorhaben gibt es keinen Hinweis.

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

In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie. Beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung einer Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine schalltechnische Untersuchung (Anlage 12, Ordner 1). Bei der hierin durchgeführten Prüfung bezüglich der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind nicht gemessene Werte zu Grunde zu legen, sondern Mittelungspegel nach präzisen Vorgaben zu errechnen.

Die Berechnung ist gemäß Verkehrslärmschutzverordnung nach einem genau vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen und berücksichtigt alle denkbaren Faktoren, die den Lärm beeinflussen können, wie Stärke und zulässige Höchstgeschwindigkeiten des Verkehrs, Steigungen/Gefälle, LKW-Anteil, Fahrbahnbeschaffenheiten, Abstand zwischen Straße und dem zu schützenden Objekt, Windrichtung, Reflexionen, Zuschläge bei lichtsinalgeregelten Kreuzungen etc. Bei der Berechnung ist ferner ausschließlich der von der zu ändernden oder neu zu bauenden Straße ausgehende Lärm zu berücksichtigen. Eine bereits vorhandene Lärmbelastung (Lärmvorbelastung) geht in die Berechnung nicht ein. Die Erfahrungen zeigen, dass die Lärmberechnungen auf der sicheren Seite liegen und für die Betroffenen grundsätzlich günstiger sind als gemessene Lärmwerte.

Soweit die Immissionsgrenzwerte mit den aufgrund dieses Verfahrens zu errichtenden Lärmschutzwänden nicht einzuhalten sind oder Lärmschutzwände nicht errichtet werden können, ist passiver Lärmschutz vorgesehen und wird mit dem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach anerkannt. Das Genehmigungsverfahren ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Der Bau der Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und der Überseestadt hat gemäß Gutachten des Ingenieurbüros IVV Aachen keinen Einfluss auf die Verkehrssituation auf der B 6. Auch die Höherlegung der Ostabfahrt steht verkehrstechnisch in keinem Zusammenhang mit dem Verkehr auf der B 6. Ebenfalls ändert sich die Verkehrsbelastung auf der Ostabfahrt durch die neue Innenstadtanbindung nicht. Entlang der Abfahrt befindet sich eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,5 m. Diese Höhe wird beibehalten. Im Bereich der Häuser Vor Stephanitor 6 bis 16 wird die Ostabfahrt im Mittel ca. 1 m mit der Lärmschutzwand angehoben. Eine Änderung des aktiven Lärmschutzes ist nicht notwendig, da das Lärmgutachten ergeben hat, dass durch diese Maßnahme nicht mit wesentlich höheren Immissionen zu rechnen ist.

Als Bestandteil der Planung für das Vorhaben Teilverbindungsstraße Überseestadt und Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan im Einvernehmen mit dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr erarbeitet (Anlage 9, Ordner 1). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (BremNatSchG) erstellt und nach § 13 Abs. 2 BremNatSchG die Einvernehmenserklärung abgegeben.

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

und weitere Ersatzmaßnahmen im näheren Umfeld erfolgt eine vollständige Kompensation des Eingriffs in den Naturhaushalt.

Durch die Realisierung der Maßnahme sind keine Veränderungen der Verkehrsstärken im betroffenen Gebiet zu erwarten. Wenn Grenzwertüberschreitungen, z.B. Ozonbelastungen, vorkommen sollten, liegen diese seltenen Fälle für das gesamte Stadtgebiet vor und sind nicht nur auf das Untersuchungsgebiet zu beziehen. Es ergeben sich damit keine Auswirkungen durch Luftschadstoffe gegenüber der Nullvariante. Schädliche Umweltauswirkungen gemäß BImSchG auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete werden daher durch die Maßnahme nicht eintreten.

Für die im Rahmen des Vorhabens herzustellenden Bauwerke sind keine Grundwasserabsenkungen erforderlich. Vorübergehende baubedingte Grundwasserabsenkungen für Nebengewerke (z.B. im Rahmen der Kanalisation) führen zu kurzzeitige Veränderungen der oberen Grundwasserverhältnisse, die jedoch ohne negative Auswirkungen sind, da sie sich innerhalb der natürlichen Schwankungsbreite bewegen. Auflagen in der für die Absenkung einzuholenden wasserbehördlichen Erlaubnis werden eingehalten.

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

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Für den im Rahmen der Einwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für die Eigentumswohnung Vor Stephanitor 16 hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

#### **Zu 27:**

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

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine schalltechnische Untersuchung (Anlage 12, Ordner 1). Bei der hierin durchgeführten Prüfung bezüglich der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind nicht gemessene Werte zu Grunde zu legen, sondern Mittelungspegel nach präzisen Vorgaben zu errechnen. Die Berechnung ist gemäß Verkehrslärmschutzverordnung nach einem genau vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen und berücksichtigt alle denkbaren Faktoren, die den Lärm beeinflussen können, wie Stärke und zulässige Höchstgeschwindigkeiten des Verkehrs, Steigungen/Gefälle, LKW-Anteil, Fahrbahnbeschaffenheiten, Abstand zwischen Straße und dem zu schützenden Objekt, Windrichtung, Reflexionen, Zuschläge bei lichtsinalgeregelten Kreuzungen etc. Bei der Berechnung ist ferner ausschließlich der von der zu ändernden oder neu zu bauenden Straße ausgehende Lärm zu berücksichtigen. Eine bereits vorhandene Lärmbelastung (Lärmvorbelastung) geht in die Berechnung nicht ein.

Die Erfahrungen zeigen, dass die Lärmberechnungen auf der sicheren Seite liegen und für die Betroffenen grundsätzlich günstiger sind als gemessene Lärmwerte.

Soweit die Immissionsgrenzwerte mit den aufgrund dieses Verfahrens zu errichtenden Lärmschutzwänden nicht einzuhalten sind oder Lärmschutzwände nicht errichtet werden können, ist passiver Lärmschutz vorgesehen und wird mit dem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach anerkannt.

Das Genehmigungsverfahren ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Als Bestandteil der Planung für das Vorhaben Teilverbindungsstraße Überseestadt und Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan im Einvernehmen mit dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr erarbeitet (Anlage 9, Ordner 1). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (BremNatSchG) erstellt und nach § 13 Abs. 2 BremNatSchG die Einvernehmenserklärung abgegeben.

Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, erfolgen Kompensationsmaßnahmen für die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts. Durch die Ausgleichsmaßnahmen im Vorhabensbereich und weitere Ersatzmaßnahmen im näheren Umfeld erfolgt eine vollständige Kompensation des Eingriffs in den Naturhaushalt.

Durch die Realisierung der Maßnahme sind keine Veränderungen der Verkehrsstärken im betroffenen Gebiet zu erwarten. Wenn Grenzwertüberschreitungen, z.B. Ozonbelastungen, vorkommen sollten, liegen diese seltenen Fälle für das gesamte Stadtgebiet vor und sind nicht nur auf das Untersuchungsgebiet zu beziehen. Es ergeben sich damit keine Auswirkungen durch Luftschadstoffe gegenüber der Nullvariante. Schädliche Umweltauswirkungen gemäß BImSchG auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete werden daher durch die Maßnahme nicht eintreten.

Im Rahmen einschlägiger technischer Regeln für Straßen werden zulässige Steigungen und Neigungen umgesetzt, die eine erhöhte Unfallgefahr unter Berücksichtigung der zu erwartenden Verkehrszustände nach dem Stand der Technik ausschließen. Es ist daher davon auszugehen, dass die neue Verbindungsstraße zwischen der Innen- und Überseestadt sowie die neuen Auf- und Abfahrten der B 6 nicht unfallträchtiger sind, als andere innerstädtische Straßen.

Das Stephaniviertel / Faulenquartier wird durch das Vorhaben in seinem Charakter nicht wesentlich verändert, da erhebliche Eingriffe nicht zu erwarten sind. Im Vorhabensbereich liegt bereits eine technische Überformung vor. Die neue Anbindung wird gegenüber dem heutigen Bestand tiefer in das Gelände einschneiden, um die Durchfahrt unter den neuen Brücken zu realisieren. Die Seitenbereiche werden zur vorhandenen Bebauung des Stephaniviertels durch eine Böschung harmonisch an die Bebauung herangeführt. Die nördlichen Seitenbereiche werden nahezu böschungslös an den Bestand der Wallanlagen angeschlossen. Die Gehweg- und Radfahrbrücke über die Ostauffahrt bleibt erhalten. Die Auswirkungen werden durch die vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen nicht von nachhaltiger Wirkung sein. Das alte Stadtbild wird nach Abschluss der Maßnahme nicht wieder vollständig hergestellt sein, es wird aber durch eine anderes, gleichwertiges ersetzt. Für einen Verlust der Wohnqualität im Quartier gibt es durch das Vorhaben keinen Hinweis.

Der öffentliche Personennahverkehr ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Maßnahmen des ÖPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde in der Variantenuntersuchung jedoch bewertet. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch den geplanten Bau einer Verbindungsstraße zwischen Innenstadt und der Überseestadt einschließlich des Um- und Neubaus von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 nicht eingeschränkt.

Für die Anbindung Überseestadt ist eine sachgerechte Verkehrsplanung unverzichtbar und es war eine entsprechende Prognose der Quell- und Zielverkehre zu erarbeiten, um den vorlaufenden Straßenbau richtig dimensionieren zu können. Im Nachhinein ist eine sachgerechte Verkehrsplanung nicht mehr möglich, wenn sich herausstellt, dass eine Straße nicht richtig dimensioniert wurde, um ein städtebauliches Areal für die in der Zukunft zu erwartenden Verkehre zu erschließen (Verkehrsnachfrage). Hinzu kommt, dass für die Anbindung der Überseestadt städtebauliche Anforderungen berücksichtigt werden müssen, wie in diesem Fall Brückenbauwerke der Bahnlinie Bremen-Oldenburg und der Bundesstraße 6.

Für eventuelle Bauschäden, die durch die Maßnahme entstehen könnten, hat der Vorhabensträger zugesagt, dass vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren für das Gebäude durchgeführt wird.

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

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

#### **Zu 28:**

Eine Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen durch das Vorhaben hat ergeben, dass die Funktion der Ostabfahrt während der Bauzeit ununterbrochen erhalten bleiben muss. Die vorgesehene Baustraße wird jedoch durch Anregungen der betroffenen Anlieger erheblich verkürzt und beginnt nunmehr erst kurz vor dem Brückenbauwerk. Hierdurch wird die bestehende Ostabfahrt während der Bauzeit nicht näher an die Wohnhäuser Vor Stephanitor verlagert. Durch die Verkürzung der provisorischen Ostabfahrt entfällt auch die Notwendigkeit, Spundwände zu rammen. Ferner wird zum Schutz der Wohnhäuser für die Dauer der Bautätigkeit im Bereich der provisorischen Abfahrt eine Lärmschutzwand errichtet.

Als Bestandteil der Planung für das Vorhaben Teilverbindungsstraße Überseestadt und Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan im Einvernehmen mit dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr erarbeitet (Anlage 9, Ordner 1). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (BremNatSchG) erstellt und nach § 13 Abs. 2 BremNatSchG die Einvernehmenserklärung abgegeben.

Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, erfolgen Kompensationsmaßnahmen für die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts. Durch die Ausgleichsmaßnahmen im Vorhabensbereich und weitere Ersatzmaßnahmen im näheren Umfeld erfolgt eine vollständige Kompensation des Eingriffs in den Naturhaushalt.

Durch die Realisierung der Maßnahme sind keine Veränderungen der Verkehrsstärken im betroffenen Gebiet zu erwarten. Wenn Grenzwertüberschreitungen, z.B. Ozonbelastungen, vorkommen sollten, liegen diese seltenen Fälle für das gesamte Stadtgebiet vor und sind nicht nur auf das Untersuchungsgebiet zu beziehen. Es ergeben sich damit keine Auswirkungen durch Luftschadstoffe gegenüber der Nullvariante. Schädliche Umweltauswirkungen gemäß BImSchG auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete werden daher durch die Maßnahme nicht eintreten.

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

In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie. Beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung einer Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden.

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine schalltechnische Untersuchung (Anlage 12, Ordner 1). Bei der hierin durchgeführten Prüfung bezüglich der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind nicht gemessene Werte zu Grunde zu legen, sondern Mittelungspegel nach präzisen Vorgaben zu errechnen. Die Berechnung ist gemäß Verkehrslärmschutzverordnung nach einem genau vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen und berücksichtigt alle denkbaren Faktoren, die den Lärm beeinflussen können, wie Stärke und zulässige Höchstgeschwindigkeiten des Verkehrs, Steigungen/Gefälle, LKW-Anteil, Fahrbahn-

beschaffenheiten, Abstand zwischen Straße und dem zu schützenden Objekt, Windrichtung, Reflexionen, Zuschläge bei Lichtsignalgeregelten Kreuzungen etc. Bei der Berechnung ist ferner ausschließlich der von der zu ändernden oder neu zu bauenden Straße ausgehende Lärm zu berücksichtigen. Eine bereits vorhandene Lärmbelastung (Lärmvorbelastung) geht in die Berechnung nicht ein. Die Erfahrungen zeigen, dass die Lärmberechnungen auf der sicheren Seite liegen und für die Betroffenen grundsätzlich günstiger sind als gemessene Lärmwerte.

Soweit die Immissionsgrenzwerte mit den aufgrund dieses Verfahrens zu errichtenden Lärmschutzwänden nicht einzuhalten sind oder Lärmschutzwände nicht errichtet werden können, ist passiver Lärmschutz vorgesehen und wird mit dem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach anerkannt. Das Genehmigungsverfahren ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Der öffentliche Personennahverkehr ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Maßnahmen des ÖPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde in der Variantenuntersuchung jedoch bewertet. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch den geplanten Bau einer Verbindungsstraße zwischen Innenstadt und der Überseestadt einschließlich des Um- und Neubaus von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 nicht eingeschränkt.

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

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Für den im Rahmen der Einwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für die Eigentumswohnung Vor Stephanitor 8 und 10 hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

#### **Zu 29:**

Der öffentliche Personennahverkehr ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Maßnahmen des ÖPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde in der Variantenuntersuchung jedoch bewertet. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch den geplanten Bau einer Verbindungsstraße zwischen Innenstadt und der Überseestadt einschließlich des Um- und Neubaus von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 nicht eingeschränkt.

Für die im Rahmen des Vorhabens herzustellenden Bauwerke sind keine Grundwasserabsenkungen erforderlich. Vorübergehende baubedingte Grundwasserabsenkungen für Nebengewerke (z.B. im Rahmen der Kanalisation) führen zu kurzzeitigen Veränderungen der oberen Grundwasserverhältnisse, die jedoch ohne negative Auswirkungen sind, da sie sich innerhalb der natürlichen Schwankungsbreite bewegen. Auflagen in der für die Absenkung einzuholenden wasserbehördlichen Erlaubnis werden eingehalten.

Eine Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen durch das Vorhaben hat ergeben, dass die Funktion der Ostabfahrt während der Bauzeit ununterbrochen erhalten bleiben muss. Die vorgesehene Baustraße wird jedoch durch Anregungen der betroffenen Anlieger erheblich verkürzt und beginnt nunmehr erst kurz vor dem Brückenbauwerk. Hierdurch wird die bestehende Ostabfahrt während der Bauzeit nicht näher an die Wohnhäuser Vor Stephanitor verlagert. Durch die Verkürzung der provisorischen Ostabfahrt entfällt auch die Notwendigkeit, Spundwände zu rammen. Ferner wird zum Schutz der Wohnhäuser für die Dauer der Bautätigkeit im Bereich der provisorischen Abfahrt eine Lärmschutzwand errichtet.

Durch die verfügbaren Auflagen und Nebenbestimmungen wird sichergestellt, dass die Baustelle und insbesondere die Baumaschinen so errichtet und betrieben werden, dass sie dem Stand der Technik zur Bekämpfung von Erschütterungen entsprechen. Zum Schutz der Anwohner ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Die entsprechenden Immissionswerte sind einzuhalten. Erforderlichenfalls kommen Lärmschirme zum



Einsatz. Darüber hinaus wird während der Bauzeit auf der Ostabfahrt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eingeführt.

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

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine schalltechnische Untersuchung (Anlage 12, Ordner 1). Bei der hierin durchgeführten Prüfung bezüglich der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind nicht gemessene Werte zu Grunde zu legen, sondern Mittelungspegel nach präzisen Vorgaben zu errechnen. Die Berechnung ist gemäß Verkehrslärmschutzverordnung nach einem genau vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen und berücksichtigt alle denkbaren Faktoren, die den Lärm beeinflussen können, wie Stärke und zulässige Höchstgeschwindigkeiten des Verkehrs, Steigungen/Gefälle, LKW-Anteil, Fahrbahnbeschaffenheiten, Abstand zwischen Straße und dem zu schützenden Objekt, Windrichtung, Reflexionen, Zuschläge bei lichtsignalgeregelten Kreuzungen etc. Bei der Berechnung ist ferner ausschließlich der von der zu ändernden oder neu zu bauenden Straße ausgehende Lärm zu berücksichtigen. Eine bereits vorhandene Lärmbelastung (Lärmvorbelastung) geht in die Berechnung nicht ein. Die Erfahrungen zeigen, dass die Lärmberechnungen auf der sicheren Seite liegen und für die Betroffenen grundsätzlich günstiger sind als gemessene Lärmwerte.

Soweit die Immissionsgrenzwerte mit den aufgrund dieses Verfahrens zu errichtenden Lärmschutzwänden nicht einzuhalten sind oder Lärmschutzwände nicht errichtet werden können, ist passiver Lärmschutz vorgesehen und wird mit dem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach anerkannt. Das Genehmigungsverfahren ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Für die Anbindung Überseestadt ist eine sachgerechte Verkehrsplanung unverzichtbar und es war eine entsprechende Prognose der Quell- und Zielverkehre zu erarbeiten, um den vorlaufenden Straßenbau richtig dimensionieren zu können. Im Nachhinein ist eine sachgerechte Verkehrsplanung nicht mehr möglich, wenn sich herausstellt, dass eine Straße nicht richtig dimensioniert wurde, um ein städtebauliches Areal für die in der Zukunft zu erwartenden Verkehre zu erschließen (Verkehrsnachfrage). Hinzu kommt, dass für die Anbindung der Überseestadt städtebauliche Anforderungen berücksichtigt werden müssen, wie in diesem Fall Brückenbauwerke der Bahnlinie Bremen-Oldenburg und der Bundesstraße 6.

Das Stephaniviertel / Faulenquartier wird durch das Vorhaben in seinem Charakter nicht wesentlich verändert, da erhebliche Eingriffe nicht zu erwarten sind. Im Vorhabensbereich liegt bereits eine technische Überformung vor. Die neue Anbindung wird gegenüber dem heutigen Bestand tiefer in das Gelände einschneiden, um die Durchfahrt unter den neuen Brücken zu realisieren. Die Seitenbereiche werden zur vorhandenen Bebauung des Stephaniviertels durch eine Böschung harmonisch an die Bebauung herangeführt. Die nördlichen Seitenbereiche werden nahezu böschungslös an den Bestand der Wallanlagen angeschlossen. Die Gehweg- und Radfahrbrücke über die Ostauffahrt bleibt erhalten. Die Auswirkungen werden durch die vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen nicht von nachhaltiger Wirkung sein. Das alte Stadtbild wird nach Abschluss der Maßnahme nicht wieder vollständig hergestellt sein, es wird aber durch eine anderes, gleichwertiges ersetzt. Für einen Verlust der Wohnqualität im Quartier gibt es durch das Vorhaben keinen Hinweis.

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

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Für den im Rahmen der Einwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für die Eigentumswohnung Vor Stephanitor 16 hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

### **Zu 30:**

Eine Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen durch das Vorhaben hat ergeben, dass die Funktion der Ostabfahrt während der Bauzeit ununterbrochen erhalten bleiben muss. Die vorgesehene Baustraße wird jedoch durch Anregungen der betroffenen Anlieger erheblich verkürzt und beginnt nunmehr erst kurz vor dem Brückenbauwerk. Hierdurch wird die bestehende Ostabfahrt während der Bauzeit nicht näher an die Wohnhäuser Vor Stephanitor verlagert. Durch die Verkürzung der provisorischen Ostabfahrt entfällt auch die Notwendigkeit, Spundwände zu rammen. Ferner wird zum Schutz der Wohnhäuser für die Dauer der Bautätigkeit im Bereich der provisorischen Abfahrt eine Lärmschutzwand errichtet.

Durch die verfügten Auflagen und Nebenbestimmungen wird sichergestellt, dass die Baustelle und insbesondere die Baumaschinen so errichtet und betrieben werden, dass sie den Stand der Technik zur Bekämpfung von Erschütterungen entsprechen. Zum Schutz der Anwohner ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Die entsprechenden Immissionswerte sind einzuhalten. Erforderlichenfalls kommen Lärmschirme zum Einsatz. Darüber hinaus wird während der Bauzeit auf der Ostabfahrt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eingeführt.

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

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine schalltechnische Untersuchung (Anlage 12, Ordner 1). Bei der hierin durchgeführten Prüfung bezüglich der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind nicht gemessene Werte zu Grunde zu legen, sondern Mittelungspegel nach präzisen Vorgaben zu errechnen. Die Berechnung ist gemäß Verkehrslärmschutzverordnung nach einem genau vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen und berücksichtigt alle denkbaren Faktoren, die den Lärm beeinflussen können, wie Stärke und zulässige Höchstgeschwindigkeiten des Verkehrs, Steigungen/Gefälle, LKW-Anteil, Fahrbahneschaffenheiten, Abstand zwischen Straße und dem zu schützenden Objekt, Windrichtung, Reflexionen, Zuschläge bei lichtsignalgeregelten Kreuzungen etc. Bei der Berechnung ist ferner ausschließlich der von der zu ändernden oder neu zu bauenden Straße ausgehende Lärm zu berücksichtigen. Eine bereits vorhandene Lärmbelastung (Lärmvorbelastung) geht in die Berechnung nicht ein. Die Erfahrungen zeigen, dass die Lärmberechnungen auf der sicheren Seite liegen und für die Betroffenen grundsätzlich günstiger sind als gemessene Lärmwerte.

Soweit die Immissionsgrenzwerte mit den aufgrund dieses Verfahrens zu errichtenden Lärmschutzwänden nicht einzuhalten sind oder Lärmschutzwände nicht errichtet werden können, ist passiver Lärmschutz vorgesehen und wird mit dem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach anerkannt. Das Genehmigungsverfahren ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Als Bestandteil der Planung für das Vorhaben Teilverbindungsstraße Überseestadt und Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan im Einvernehmen mit dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr erarbeitet (Anlage 9, Ordner 1). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz

(BremNatSchG) erstellt und nach § 13 Abs. 2 BremNatSchG die Einvernehmenserklärung abgegeben.

Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, erfolgen Kompensationsmaßnahmen für die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts. Durch die Ausgleichsmaßnahmen im Vorhabensbereich und weitere Ersatzmaßnahmen im näheren Umfeld erfolgt eine vollständige Kompensation des Eingriffs in den Naturhaushalt.

Durch die Realisierung der Maßnahme sind keine Veränderungen der Verkehrsstärken im betroffenen Gebiet zu erwarten. Wenn Grenzwertüberschreitungen, z.B. Ozonbelastungen, vorkommen sollten, liegen diese seltenen Fälle für das gesamte Stadtgebiet vor und sind nicht nur auf das Untersuchungsgebiet zu beziehen. Es ergeben sich damit keine Auswirkungen durch Luftschadstoffe gegenüber der Nullvariante. Schädliche Umweltauswirkungen gemäß BImSchG auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete werden daher durch die Maßnahme nicht eintreten.

Ferner sind weitere Sichteinschränkungen nicht zu erwarten, da die bestehende Lärmschutzwand im Bereich Vor Stephanitor lediglich ca. 1 m angehoben wird und die Glaselemente erhalten bleiben.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

### **Zu 31:**

Als Bestandteil der Planung für das Vorhaben Teilverbindungsstraße Überseestadt und Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan im Einvernehmen mit dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr erarbeitet (Anlage 9, Ordner 1). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (BremNatSchG) erstellt und nach § 13 Abs. 2 BremNatSchG die Einvernehmenserklärung abgegeben.

Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, erfolgen Kompensationsmaßnahmen für die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts. Durch die Ausgleichsmaßnahmen im Vorhabensbereich und weitere Ersatzmaßnahmen im näheren Umfeld erfolgt eine vollständige Kompensation des Eingriffs in den Naturhaushalt.

Durch die Realisierung der Maßnahme sind keine Veränderungen der Verkehrsstärken im betroffenen Gebiet zu erwarten. Wenn Grenzwertüberschreitungen, z.B. Ozonbelastungen, vorkommen sollten, liegen diese seltenen Fälle für das gesamte Stadtgebiet vor und sind nicht nur auf das Untersuchungsgebiet zu beziehen. Es ergeben sich damit keine Auswirkungen durch Luftschadstoffe gegenüber der Nullvariante. Schädliche Umweltauswirkungen gemäß BImSchG auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete werden daher durch die Maßnahme nicht eintreten.

Durch die verfügten Auflagen und Nebenbestimmungen wird sichergestellt, dass die Baustelle und insbesondere die Baumaschinen so errichtet und betrieben werden, dass sie den Stand der Technik zur Bekämpfung von Erschütterungen entsprechen. Zum Schutz der Anwohner ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Die entsprechenden Immissionswerte sind einzuhalten. Erforderlichenfalls kommen Lärmschirme zum Einsatz. Darüber hinaus wird während der Bauzeit auf der Ostabfahrt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eingeführt.

Das Stephaniviertel / Faulenquartier wird durch das Vorhaben in seinem Charakter nicht wesentlich verändert, da erhebliche Eingriffe nicht zu erwarten sind. Im Vorhabensbereich liegt bereits eine technische Überformung vor. Die neue Anbindung wird gegenüber dem heutigen Bestand tiefer in das Gelände einschneiden, um die Durchfahrt unter den neuen Brücken zu realisieren. Die Seitenbereiche werden zur vorhandenen Bebauung des Stephaniviertels durch eine Böschung harmonisch an die Bebauung herangeführt. Die nördlichen Seitenbereiche werden nahezu böschungslös an den

Bestand der Wallanlagen angeschlossen. Die Gehweg- und Radfahrbrücke über die Ostauffahrt bleibt erhalten. Die Auswirkungen werden durch die vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen nicht von nachhaltiger Wirkung sein. Das alte Stadtbild wird nach Abschluss der Maßnahme nicht wieder vollständig hergestellt sein, es wird aber durch eine anderes, gleichwertiges ersetzt. Für einen Verlust der Wohnqualität im Quartier gibt es durch das Vorhaben keinen Hinweis.

Für die Anbindung Überseestadt ist eine sachgerechte Verkehrsplanung unverzichtbar und es war eine entsprechende Prognose der Quell- und Zielverkehre zu erarbeiten, um den vorlaufenden Straßenbau richtig dimensionieren zu können. Im Nachhinein ist eine sachgerechte Verkehrsplanung nicht mehr möglich, wenn sich herausstellt, dass eine Straße nicht richtig dimensioniert wurde, um ein städtebauliches Areal für die in der Zukunft zu erwartenden Verkehre zu erschließen (Verkehrsnachfrage). Hinzu kommt, dass für die Anbindung der Überseestadt städtebauliche Anforderungen berücksichtigt werden müssen, wie in diesem Fall Brückenbauwerke der Bahnlinie Bremen-Oldenburg und der Bundesstraße 6.

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

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Für den im Rahmen der Einwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für die Gebäude Stephaniwall 1 und Doventorstraße 4 hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

### **Zu 32:**

Eine Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen durch das Vorhaben hat ergeben, dass die Funktion der Ostabfahrt während der Bauzeit ununterbrochen erhalten bleiben muss. Die vorgesehene Baustraße wird jedoch durch Anregungen der betroffenen Anlieger erheblich verkürzt und beginnt nunmehr erst kurz vor dem Brückenbauwerk. Hierdurch wird die bestehende Ostabfahrt während der Bauzeit nicht näher an die Wohnhäuser Vor Stephanitor verlagert. Durch die Verkürzung der provisorischen Ostabfahrt entfällt auch die Notwendigkeit, Spundwände zu rammen. Ferner wird zum Schutz der Wohnhäuser für die Dauer der Bautätigkeit im Bereich der provisorischen Abfahrt eine Lärmschutzwand errichtet.

Durch die verfügten Auflagen und Nebenbestimmungen wird sichergestellt, dass die Baustelle und insbesondere die Baumaschinen so errichtet und betrieben werden, dass sie den Stand der Technik zur Bekämpfung von Erschütterungen entsprechen. Zum Schutz der Anwohner ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Die entsprechenden Immissionswerte sind einzuhalten. Erforderlichenfalls kommen Lärmschirme zum Einsatz. Darüber hinaus wird während der Bauzeit auf der Ostabfahrt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eingeführt.

Entlang der Abfahrt befindet sich eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,5 m. Diese Höhe wird beibehalten. Im Bereich der Häuser Vor Stephanitor 6 bis 16 wird die Ostabfahrt im Mittel ca. 1 m mit der Lärmschutzwand angehoben. Mithin ändert sich der aktive Lärmschutz nicht. Das Lärmgutachten hat daher ergeben, dass mit wesentlich höheren Immissionen nicht zu rechnen ist. Ferner sind weitere Sichteinschränkungen nicht zu erwarten, da die bestehenden Glaselemente der Lärmschutzwand erhalten bleiben.

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

In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie. Beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung

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

Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine schalltechnische Untersuchung (Anlage 12, Ordner 1). Bei der hierin durchgeführten Prüfung bezüglich der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind nicht gemessene Werte zu Grunde zu legen, sondern Mittelungspegel nach präzisen Vorgaben zu errechnen. Die Berechnung ist gemäß Verkehrslärmschutzverordnung nach einem genau vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen und berücksichtigt alle denkbaren Faktoren, die den Lärm beeinflussen können, wie Stärke und zulässige Höchstgeschwindigkeiten des Verkehrs, Steigungen/Gefälle, LKW-Anteil, Fahrbahnbeschaffenheiten, Abstand zwischen Straße und dem zu schützenden Objekt, Windrichtung, Reflexionen, Zuschläge bei lichtsignalgeregelten Kreuzungen etc. Bei der Berechnung ist ferner ausschließlich der von der zu ändernden oder neu zu bauenden Straße ausgehende Lärm zu berücksichtigen. Eine bereits vorhandene Lärmbelastung (Lärmvorbelastung) geht in die Berechnung nicht ein. Die Erfahrungen zeigen, dass die Lärmberechnungen auf der sicheren Seite liegen und für die Betroffenen grundsätzlich günstiger sind als gemessene Lärmwerte.

Soweit die Immissionsgrenzwerte mit den aufgrund dieses Verfahrens zu errichtenden Lärmschutzwänden nicht einzuhalten sind oder Lärmschutzwände nicht errichtet werden können, ist passiver Lärmschutz vorgesehen und wird mit dem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach anerkannt. Das Genehmigungsverfahren ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Für die Anbindung Überseestadt ist eine sachgerechte Verkehrsplanung unverzichtbar und es war eine entsprechende Prognose der Quell- und Zielverkehre zu erarbeiten, um den vorlaufenden Straßenbau richtig dimensionieren zu können. Im Nachhinein ist eine sachgerechte Verkehrsplanung nicht mehr möglich, wenn sich herausstellt, dass eine Straße nicht richtig dimensioniert wurde, um ein städtebauliches Areal für die in der Zukunft zu erwartenden Verkehre zu erschließen (Verkehrsnachfrage). Hinzu kommt, dass für die Anbindung der Überseestadt städtebauliche Anforderungen berücksichtigt werden müssen, wie in diesem Fall Brückenbauwerke der Bahnlinie Bremen-Oldenburg und der Bundesstraße 6.

Der öffentliche Personennahverkehr ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Maßnahmen des ÖPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde in der Variantenuntersuchung jedoch bewertet. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch den geplanten Bau einer Verbindungsstraße zwischen Innenstadt und der Überseestadt einschließlich des Um- und Neubaus von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 nicht eingeschränkt.

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

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Für den im Rahmen der Einwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für das Gebäude Vor Stephanitor 14 hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

### **Zu 33:**

Als Bestandteil der Planung für das Vorhaben Teilverbindungsstraße Überseestadt und Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan im Einvernehmen mit dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr erarbeitet (Anlage 9, Ordner 1).

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

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

und weitere Ersatzmaßnahmen im näheren Umfeld erfolgt eine vollständige Kompensation des Eingriffs in den Naturhaushalt.

Durch die Realisierung der Maßnahme sind keine Veränderungen der Verkehrsstärken im betroffenen Gebiet zu erwarten. Wenn Grenzwertüberschreitungen, z.B. Ozonbelastungen, vorkommen sollten, liegen diese seltenen Fälle für das gesamte Stadtgebiet vor und sind nicht nur auf das Untersuchungsgebiet zu beziehen. Es ergeben sich damit keine Auswirkungen durch Luftschadstoffe gegenüber der Nullvariante. Schädliche Umweltauswirkungen gemäß BImSchG auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete werden daher durch die Maßnahme nicht eintreten.

Durch die verfügten Auflagen und Nebenbestimmungen wird sichergestellt, dass die Baustelle und insbesondere die Baumaschinen so errichtet und betrieben werden, dass sie den Stand der Technik zur Bekämpfung von Erschütterungen entsprechen. Zum Schutz der Anwohner ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Die entsprechenden Immissionswerte sind einzuhalten. Erforderlichenfalls kommen Lärmschirme zum Einsatz. Darüber hinaus wird während der Bauzeit auf der Ostabfahrt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eingeführt.

Im Zusammenhang mit der weiteren Fortführung der Innenstadtanbindung ab Eisenbahnüberführung Stephanitor über die heutige Straße Auf der Muggenburg wird der Hochwasserschutz zwischen Europahafen und Bahnlinie Bremen-Oldenburg neu geregelt. Für die Innenstadt besteht diesbezüglich keine Hochwassergefahr.

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

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Für den im Rahmen der Einwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für das Gebäude Vor Stephanitor 22 hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

#### **Zu 34:**

Eine Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen durch das Vorhaben hat ergeben, dass die Funktion der Ostabfahrt während der Bauzeit ununterbrochen erhalten bleiben muss. Die vorgesehene Baustraße wird jedoch durch Anregungen der betroffenen Anlieger erheblich verkürzt und beginnt nunmehr erst kurz vor dem Brückenbauwerk. Hierdurch wird die bestehende Ostabfahrt während der Bauzeit nicht näher an die Wohnhäuser Vor Stephanitor verlagert. Durch die Verkürzung der provisorischen Ostabfahrt entfällt auch die Notwendigkeit, Spundwände zu rammen. Ferner wird zum Schutz der Wohnhäuser für die Dauer der Bautätigkeit im Bereich der provisorischen Abfahrt eine Lärmschutzwand errichtet.

Durch die verfügten Auflagen und Nebenbestimmungen wird sichergestellt, dass die Baustelle und insbesondere die Baumaschinen so errichtet und betrieben werden, dass sie den Stand der Technik zur Bekämpfung von Erschütterungen entsprechen. Zum Schutz der Anwohner ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Die entsprechenden Immissionswerte sind einzuhalten. Erforderlichenfalls kommen Lärmschirme zum Einsatz. Darüber hinaus wird während der Bauzeit auf der Ostabfahrt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eingeführt.

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

In der Verkehrslärmschutzverordnung sind die lärmschutzauslösenden Kriterien festgelegt, wie die Definition der wesentlichen Änderung, die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Gebiete in eine Gebietskategorie. Beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung einer Bundesstraße einschließlich ihrer Anpassungsstrecken an die vorhandenen Straßen sind die

Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 der 16. BImSchV anzuwenden. Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist eine schalltechnische Untersuchung (Anlage 12, Ordner 1). Bei der hierin durchgeführten Prüfung bezüglich der Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sind nicht gemessene Werte zu Grunde zu legen, sondern Mittelungspegel nach präzisen Vorgaben zu errechnen. Die Berechnung ist gemäß Verkehrslärmschutzverordnung nach einem genau vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen und berücksichtigt alle denkbaren Faktoren, die den Lärm beeinflussen können, wie Stärke und zulässige Höchstgeschwindigkeiten des Verkehrs, Steigungen/Gefälle, LKW-Anteil, Fahrbahnbeschaffenheiten, Abstand zwischen Straße und dem zu schützenden Objekt, Windrichtung, Reflexionen, Zuschläge bei lichtsignalgeregelten Kreuzungen etc. Bei der Berechnung ist ferner ausschließlich der von der zu ändern oder neu zu bauenden Straße ausgehende Lärm zu berücksichtigen. Eine bereits vorhandene Lärmbelastung (Lärmvorbelastung) geht in die Berechnung nicht ein. Die Erfahrungen zeigen, dass die Lärmberechnungen auf der sicheren Seite liegen und für die Betroffenen grundsätzlich günstiger sind als gemessene Lärmwerte.

Soweit die Immissionsgrenzwerte mit den aufgrund dieses Verfahrens zu errichtenden Lärmschutzwänden nicht einzuhalten sind oder Lärmschutzwände nicht errichtet werden können, ist passiver Lärmschutz vorgesehen und wird mit dem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach anerkannt. Das Genehmigungsverfahren ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Der öffentliche Personennahverkehr ist nicht Bestandteil dieser Planfeststellung. Maßnahmen des ÖPNV unterliegen einem gesonderten Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz. Der ÖPNV wurde in der Variantenuntersuchung jedoch bewertet. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden durch den geplanten Bau einer Verbindungsstraße zwischen Innenstadt und der Überseestadt einschließlich des Um- und Neubaus von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 nicht eingeschränkt.

Für die im Rahmen des Vorhabens herzustellenden Bauwerke sind keine Grundwasserabsenkungen erforderlich. Vorübergehende baubedingte Grundwasserabsenkungen für Nebengewerke (z.B. im Rahmen der Kanalisation) führen zu kurzzeitigen Veränderungen der oberen Grundwasserverhältnisse, die jedoch ohne negative Auswirkungen sind, da sie sich innerhalb der natürlichen Schwankungsbreite bewegen. Auflagen in der für die Absenkung einzuholenden wasserbehördlichen Erlaubnis werden eingehalten.

Als Bestandteil der Planung für das Vorhaben Teilverbindungsstraße Überseestadt und Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan im Einvernehmen mit dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr erarbeitet (Anlage 9, Ordner 1). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (BremNatSchG) erstellt und nach § 13 Abs. 2 BremNatSchG die Einvernehmenserklärung abgegeben.

Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, erfolgen Kompensationsmaßnahmen für die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts. Durch die Ausgleichsmaßnahmen im Vorhabensbereich und weitere Ersatzmaßnahmen im näheren Umfeld erfolgt eine vollständige Kompensation des Eingriffs in den Naturhaushalt.

Eine Beeinträchtigung der Natur in der Wallanlage erfolgt durch die Maßnahme nicht. Das Stephanierviertel / Faulenquartier wird durch das Vorhaben in seinem Charakter nicht wesentlich verändert, da erhebliche Eingriffe nicht zu erwarten sind. Im Vorhabensbereich liegt bereits eine technische Überformung vor. Die neue Anbindung wird gegenüber dem heutigen Bestand tiefer in das Gelände einschneiden, um die Durchfahrt unter den neuen Brücken zu realisieren. Die Seitenbereiche werden zur vorhandenen Bebauung des Stephanierviertels durch eine Böschung harmonisch an die Bebauung herangeführt. Die nördlichen Seitenbereiche werden nahezu böschunglos an den Bestand der Wallanlagen angeschlossen. Die Gehweg- und Radfahrbrücke über die Ostauffahrt bleibt erhalten. Die Auswirkungen werden durch die vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen nicht von nachhaltiger Wirkung sein. Das alte Stadtbild wird nach Abschluss der Maßnahme nicht wieder

vollständig hergestellt sein, es wird aber durch eine anderes, gleichwertiges ersetzt. Für einen Verlust der Wohnqualität im Quartier gibt es durch das Vorhaben keinen Hinweis.

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

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Für den im Rahmen der Einwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für das Gebäude Vor Stephanitor 22 hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

### **Zu 35:**

Als Bestandteil der Planung für das Vorhaben Teilverbindungsstraße Überseestadt und Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan im Einvernehmen mit dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr erarbeitet (Anlage 9, Ordner 1). Dazu wurde eine gutachterliche Stellungnahme gem. § 13 Abs. 1 Bremisches Naturschutzgesetz (BremNatSchG) erstellt und nach § 13 Abs. 2 BremNatSchG die Einvernehmenserklärung abgegeben.

Bei der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird die Bestandssituation bewertet und auf dieser Grundlage Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung des Eingriffs in das Landschaftsbild und den Naturhaushalt getroffen. Ist der Eingriff unumgänglich, erfolgen Kompensationsmaßnahmen für die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts. Durch die Ausgleichsmaßnahmen im Vorhabensbereich und weitere Ersatzmaßnahmen im näheren Umfeld erfolgt eine vollständige Kompensation des Eingriffs in den Naturhaushalt.

Durch die Realisierung der Maßnahme sind keine Veränderungen der Verkehrsstärken im betroffenen Gebiet zu erwarten. Wenn Grenzwertüberschreitungen, z.B. Ozonbelastungen, vorkommen sollten, liegen diese seltenen Fälle für das gesamte Stadtgebiet vor und sind nicht nur auf das Untersuchungsgebiet zu beziehen. Es ergeben sich damit keine Auswirkungen durch Luftschadstoffe gegenüber der Nullvariante. Schädliche Umweltauswirkungen gemäß BImSchG auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete werden daher durch die Maßnahme nicht eintreten.

Durch die verfügten Auflagen und Nebenbestimmungen wird sichergestellt, dass die Baustelle und insbesondere die Baumaschinen so errichtet und betrieben werden, dass sie den Stand der Technik zur Bekämpfung von Erschütterungen entsprechen. Zum Schutz der Anwohner ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Die entsprechenden Immissionswerte sind einzuhalten. Erforderlichenfalls kommen Lärmschirme zum Einsatz. Darüber hinaus wird während der Bauzeit auf der Ostabfahrt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eingeführt.

Im Zusammenhang mit der weiteren Fortführung der Innenstadtanbindung ab Eisenbahnüberführung Stephanitor über die heutige Straße Auf der Muggenburg wird der Hochwasserschutz zwischen Europahafen und Bahnlinie Bremen-Oldenburg neu geregelt. Für die Innenstadt besteht diesbezüglich keine Hochwassergefahr.

Für die im Rahmen des Vorhabens herzustellenden Bauwerke sind keine Grundwasserabsenkungen erforderlich. Vorübergehende baubedingte Grundwasserabsenkungen für Nebengewerke (z.B. im Rahmen der Kanalisation) führen zu kurzzeitige Veränderungen der oberen Grundwasserhältnisse, die jedoch ohne negative Auswirkungen sind, da sie sich innerhalb der natürlichen Schwankungsbreite bewegen. Auflagen in der für die Absenkung einzuholenden wasserbehördlichen Erlaubnis werden eingehalten.

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

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.



Für den im Rahmen der Einwendung gestellten Antrag auf Beweissicherung für das Gebäude Vor Stephanitor 22 hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Dieser Teil der Einwendung ist daher als erledigt anzusehen.

### Zu 36 bis 56

Für die im Rahmen der Anhörung gestellten Anträge auf Beweissicherung für die jeweiligen Wohngebäude der Einwenderinnen und Einwender hat der Vorhabensträger zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

Die Anträge auf Beweissicherung sind daher als erledigt anzusehen.

### III

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

	Stellungnahme:
1. Deutsche Telekom AG, Technikniederlassung	vom 04.07.03
2. swb Norvia GmbH & Co. KG	vom 03.07.03
3. DB Netz AG, N-N-BA N6, Technisches Büro, Hannover	vom 26.06.03
4. DB Netz AG, Niederlassung Nord, Bremen	vom 22.05.03
5. Eisenbahn-Bundesamt	vom 24.06.03
6. Handelskammer Bremen	vom 26.05.03
7. GNUU e.V. (BUND)	vom 03.07.03 und 12.02.04
8. Ortsamt West, Beirat Walle	vom 07.07.03
9. Feuerwehr Bremen	vom 01.07.03
10. Landesjägerschaft Bremen e.V.	vom 19.05.03
11. Gesundheitsamt Bremen, Umwelthygiene	vom 07.07.03
12. Brekom	vom 11.06.03
13. Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, UVP-Leitstelle	vom 16.06.03
14. Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, Referate 30 und 31	vom 25.06.04
15. Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, Referat 40, Abfall- und Kreislaufwirtschaft	vom 30.06.04
16. Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, 41, Bodenschutz	vom 30.06.04
17. Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, 42, Immissionsschutz, Umweltchemikalien	vom 30.06.04
18. Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, 43, Wasserwirtschaft, Hochwasserschutz, Wasserbau	vom 30.06.04
19. Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, 44, Oberflächenwasserschutz	vom 30.06.04

	Stellungnahme
20. Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, 50, Verkehrsplanung	vom 11.06.03 und 25.06.03
21. Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, 7	vom 18.06.03
22. Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, 84-2, Beauftragter für bauliche Angelegenheiten der Schwerbehinderten	vom 15.07.03
23. Landesamt für Denkmalpflege	vom 05.03.03 und 04.07.03
24. Bremer Entsorgungsbetriebe (hanseWasser)	vom 07.08.02 und 20.06.03
25. Kabel-Niedersachsen/Bremen (Deutschland)	vom 14.05.03
26. Amt für Straßen und Verkehr für die stadtbremischen Belange	vom 04.08.03
27. Niedersächsisches Landesamt für Bodenforschung	vom 23.06.03
28. WfG Bremer Wirtschaftsförderung GmbH	vom 20.05.03
29. Verkehrsverbund (VBN)	vom 19.06.03
30. Bremischer Deichverband am rechten Weserufer	vom 26.05.03
31. Bremer Straßenbahn AG	vom 10.06.03
32. Bundesvermögensamt	vom 14.11.02
33. Senator für Wirtschaft und Häfen	vom 02.07.03
34. Wehrbereichsverwaltung Nord	vom 30.06.03
35. Senator für Inneres, Kultur und Sport	vom 25.06.03
36. Geo Information Bremen	vom 21.05.03
37. Handwerkskammer Bremen	---
38. Arbeitnehmerkammer	---
39. GBI	---
40. bremenports	---
41. Senator für Bildung und Wissenschaft	---
42. Landesbevollmächtigter für Bahnaufsicht	---
43. Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH	---
44. Ortsamt Mitte	---
45. Polizei Bremen	---
46. Der Landesarchäologe	---
47. Senator für Arbeit, Frauen, Gesundheit, Jugend und Soziales (Gewerbeaufsichtsamt)	---
48. Senator für Finanzen	---

Der Vorhabensträger hat die Berücksichtigung der in den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zu den Nummern 1 bis 27 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 37 bis 48 haben keine Stellungnahmen abgegeben.

**Zu** der Einwendung **Nr. 7** des Gesamtverbandes Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V. ist folgendes zu bemerken:

Senat und Stadtbürgerschaft haben die Entwicklungskonzeption zur Umstrukturierung der Alten Hafenreviere in Bremen beschlossen. Ihr Ziel ist eine schrittweise Aufwertung dieses Gebietes. Die Neuordnung der Verkehrserschließung ist Voraussetzung für die Entwicklung der Hafenreviere zu einem neuen städtischen Quartier. Für die Anbindung der Bremer Innenstadt mit der Überseestadt ist eine sachgerechte Verkehrsplanung unverzichtbar und es war eine entsprechende Prognose der Quell- und Zielverkehre zu erarbeiten, um den vorlaufenden Straßenbau richtig dimensionieren zu können. Im Nachhinein ist eine sachgerechte Verkehrsplanung kaum mehr möglich, ist aber, um ein städtebauliches Areal für die in der Zukunft zu erwartenden Verkehre erschließen und aufwerten zu können, unabdingbare Voraussetzung.

Der Umfang der Eingriffe in die Natur ist aufgrund der erheblichen Änderungen durch die Verkürzung der Baustraße, Umlegung der Straßenbahntrasse, Verzicht auf den Durchstich im Verlauf der Faulenstraße, Verkleinerung des Straßenprofils deutlich geringer geworden. Vorhaben- und Planungsträger waren bemüht, auch den Einwendungen des GNUU möglichst abzuwehren, städtebauliche Gegebenheiten wie die B 6 mit ihren Zu- und Abfahrten sowie die Eisenbahnlinie bilden allerdings feste Zwangspunkte.

Die Umgestaltung des Wallgrabens greift alte Uferlinien wieder auf und macht die vor ca. 40 Jahren erfolgte Überbauung des Gewässers rückgängig. Dies wird möglich durch den Abriss der alten Ostzufahrt und der entsprechenden Entsiegelung dieser Fläche. Durch den erhöhten Gewässeranteil im Planungsraum werden die Wallanlagen als gestaltendes Element des Innenstadtbereiches weiter aufgewertet. Darüber hinaus wird im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens unter Berücksichtigung des Parkpflegewerkes ein „Raumzeichen“ gemäß des Wettbewergergebnisses „Blaues Band“ in den Wallanlagen errichtet, um die Aufenthaltsqualität in den Wallanlagen weiter zu fördern.

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

**Zu** der Einwendung **Nr. 11** des Gesundheitsamtes Bremen, Bereich Gesundheit und Umwelt, Umwelthygiene, ist folgendes zu bemerken:

Der letzte dokumentierte Ist-Zustand der Schadstoffbelastung im Bremer Innenstadtbereich (Station Bremen Mitte) lässt sich dem Jahresbericht 2002 des Bremer Luftüberwachungssystems (BLUES) entnehmen. Die Situation ist vergleichbar dem Plangebiet. Die Schadstoffbelastung nimmt nach diesen Messungen kontinuierlich ab und sank im Jahresmittel über die letzten 10 Jahre bei CO von 0,9 (1990-92) auf 0,4 (2000-02) mg/m<sup>3</sup>, bei SO<sub>2</sub> von 20 auf 5 µg/m<sup>3</sup> und bei Schwebstaub von 29 auf 23 µg/m<sup>3</sup>. Bei Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) ist ebenfalls eine sinkende Tendenz von Werten um 45 auf 25 µg/m<sup>3</sup> festzustellen. Die Ozonbelastung liegt seit über 10 Jahren unverändert bei etwa 30 bis 50 µg/m<sup>3</sup>. Mithin werden alle Grenzwerte sicher eingehalten.

Nachdem durch die Realisierung der Maßnahme zwar eine annähernde Verdopplung der Kfz-Zahlen im Bereich der Planstraße von 4.000 auf 8.400 Kfz pro Tag zu erwarten ist, der Gesamtverkehrsstrom im betroffenen Gebiet aber mit 96.900 bzw. 96.500 Kfz pro Tag praktisch konstant bleibt, ergeben sich damit auch keine Auswirkungen durch Luftschadstoffe gegenüber der Nullvariante. Dies gilt unabhängig davon, wie genau oder richtig die Emissionsfaktoren aus dem Kfz-Verkehr prognostiziert wurden.

Im Bereich der neuen Planstraße verändert sich die Verkehrsbelastung von 4.000 auf 8.400 Kfz/24h, bleibt jedoch insgesamt zu geringfügig, um die vorhandene Belastung zu verändern. Damit ist davon auszugehen, dass alle Grenzwerte weiterhin eingehalten werden

**Zu** der Einwendung **Nr. 22** des Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, 84-2, Beauftragter für bauliche Angelegenheiten der Schwerbehinderten, ist folgendes zu bemerken:

Da die Herstellung des Durchstichs und der in diesem Zusammenhang geplanten Treppe von der Faulenstraße zur neuen Verbindungsstraße im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens entfällt, ist auch die Forderung nach einer treppenbegleitenden Rampe gegenstandslos geworden.

Im Bereich der neu vorgesehenen Treppe unmittelbar östlich der Ostabfahrt der B 6 lässt sich eine Rampe leider nicht verwirklichen. Auf der einen Seite sind Stützmauern erforderlich um die Böschung der Abfahrt abfangen zu können, und auf der anderen Seite der Treppe steht nur ein schmaler Grünbereich zur Verfügung bevor privater Grund und insbesondere die Wohnbebauung beginnt. Zudem wird die Steigung durch das Tieferlegen der neuen Verbindungsstraße und mithin auch des Fußweges noch größer, so dass es auch technisch sehr problematisch wäre, hier eine Rampe herzustellen. Wollte man diese Steigung mittels Serpentinaen überwinden, entspräche die zu bewältigende Wegstrecke schon fast dem erforderlichen Umweg, um barrierefrei die neue Verbindungsstraße zu erreichen. Zudem wäre eine Rampe hier nur mit einem sehr hohen finanziellen Aufwand herstellbar, so dass zusammenfassend festzustellen war, dass aus Gründen der Verhältnismäßigkeit an dieser Stelle auf die Herstellung einer Rampe verzichtet werden muss.

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

#### IV

#### **Eisenbahnrechtliche Erlaubnis**

Das o.g. Ausbauvorhaben beinhaltet den Neubau einer Eisenbahnüberführung (EÜ Stephanitor, Str. 1.500 km 42,575) der DB Netz AG. Vorhabenträger ist die Stadt Bremen.

Es handelt sich dabei um den Bau von Betriebsanlagen der Eisenbahn im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), der grundsätzlich der Planfeststellung bedarf. Der Bau der Eisenbahnbetriebsanlagen soll gemäß Bremisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BremVwVfG) in die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz einbezogen werden.

Aufgrund der Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes sowie der DB Netz AG geschieht dies mit folgenden **Auflagen**:

Die Ausführungsunterlagen sind über das Technische Büro N-N-BA N6 der DB Netz AG, Lindenallee 3 in 30173 Hannover, dem Eisenbahnbundesamt, Außenstelle Hannover, Herschelstr. 3 in 30159 Hannover, zur bauaufsichtlichen Prüfung und Freigabe vorzulegen.

Das Vorhaben „Umbau der Auf- und Abfahrten zur B6“ bedarf der zwingenden terminlichen Abstimmung mit dem Neubau der Eisenbahnüberführung.

- Die Abbrucharbeiten für die Ostzufahrt zur B6 müssen zeitlich vor den Brückenbauarbeiten durchgeführt werden.
- Nach dem Abbruch der alten Ostzufahrt zur B6 kann die neue Westauffahrt nur bis zur neuen Verbindungsstraße „Am Wall“ hergestellt werden:
- Der Bereich östlich der neuen Eisenbahnüberführung wird in einer Breite von ca. 30 m parallel zum neuen Brückenbauwerk als Bau- und Montagefläche benötigt.

**V****Nebenbestimmungen, Auflagen****Ausführungspläne**

Dem Amt für Straßen und Verkehr, Abteilung Brücken- und Ingenieurbau, sind sämtliche Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanungen der konstruktiven Bauwerke, einschließlich aller Provisorien, zur Genehmigung vorzulegen.

Dem Amt für Straßen und Verkehr, Abteilung Straßenunterhaltung, sind alle Ausführungspläne der Straßenbaumaßnahmen östlich (einschließlich) der Eisenbahnüberführung zur Genehmigung vorzulegen.

**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.

**Kreuzungsvereinbarungen**

Außerhalb des Verfahrens ist mit der Stadtgemeinde Bremen eine Vereinbarung für die Kreuzungen der neuen Verbindungsstraße mit der B 6, Ostabfahrt und Westauffahrt nach Bundesfernstraßenkreuzungsverordnung (FStrKrV) und Straßen-Kreuzungsrichtlinien (StrKR) abzuschließen.

Ferner ist zwischen der DB Netz AG und der Stadtgemeinde Bremen ebenfalls außerhalb des Verfahrens nach § 11 (1) Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG) eine Kreuzungsvereinbarung für die Kreuzung der neuen Verbindungsstraße mit der Eisenbahnstrecke Bremen-Oldenburg im Bereich Stephanitor abzuschließen. Vor Abschluss dieser Vereinbarung dürfen keine Bauarbeiten in den Gleistrassen durchgeführt werden.

**Wasserwirtschaft**

Wie im Erläuterungsbericht dargestellt soll das Niederschlagswasser der Verkehrsflächen über vorhandene und geplante Niederschlagswasserklärbecken in die Weser geleitet werden bzw. über die Misch- oder Trennkanalisation eingeleitet werden. Für diese oder andere Direkteinleitungen sind Erlaubnisse bei der Wasserbehörde (Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, Ref. 46) zu beantragen, für die Indirekteinleitungen (Kanal) sind Genehmigungen der hanseWasser Bremen GmbH erforderlich.

**Bodenschutz**

Für das Areal liegen im Referat Bodenschutz beim Senator für Bau, Umwelt und Verkehr eine altlastenbezogenen historische Recherche sowie zusätzlich Ergebnisse orientierender Untersuchungen für relevante Verdachtsbereiche vor. Die bisher gemessenen Schadstoffkonzentrationen überschreiten die Prüfwerte der Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung für die vorgesehene Nutzung nicht.

Im gesamten Plan-Gebiet ist allerdings mit künstlichen Auffüllungen zu rechnen, die vereinzelt auch schadstoffhaltige Beimengungen (Bauschutt, Asche, Schlacke) enthalten können.

Wegen des Stichprobencharakters der durchgeführten Untersuchungen kann das Vorhandensein kleinräumiger Bodenkontaminationen nicht ausgeschlossen werden.

Unter Bezugnahme auf den Erläuterungsbericht, Seite 12, 7.2, sind daher folgende Auflagen zu berücksichtigen:

1. Der zuständigen Behörde (Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, Referat Bodenschutz, Tel.: 361-5604) sind die Berichte über die vorliegenden und die während der Maßnahme erhobenen Bodenuntersuchungen in Kopie zu übergeben. Bodenaushubmaßnahmen sind durch einen alllastenerfahrenen Gutachter zu begleiten und zu dokumentieren. Die Dokumentation ist der zuständigen Behörde nach Abschluss der Maßnahme ebenfalls in Kopie zu übergeben.
2. Sofern konkrete Anhaltspunkte für Altlasten auftreten, sind diese gem. § 3 Bremisches Bodenschutzgesetz unverzüglich dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, Referat Bodenschutz (Tel.: 361-5604) anzuzeigen und das weitere Vorgehen mit diesem abzustimmen.
3. Sofern Aushubmaterial als Abfall anfällt, ist dieses gemäß den „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen und Abfällen“ der LAGA bzw. im Einklang mit dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz zu verwerten und zu entsorgen und der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, Referat Abfallwirtschaft (Tel.: 361-9330) in Kenntnis zu setzen.

### **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.

Für den betroffenen Teil der Wallanlagen (Verlängerung des Wallgrabens, Raumzeichen, Grünflächengestaltung) sowie für den gegenüberliegenden Böschungsbereich ist ein Gestaltungsplan unter Berücksichtigung des Parkpflegewerkes von einem qualifizierten Landschaftsplaner zu erstellen und mit dem Referat „Grünordnung“ beim Senator für Bau, Umwelt und Verkehr einvernehmlich abzustimmen.

Für die Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität in den Wallanlagen ist ein „Raumzeichen“ gemäß des Wettbewerbsergebnisses „Blaues Band“ zu errichten. Die hierfür anfallenden Planungskosten sowie aus diesen Planungen resultierende Maßnahmen sind vom Vorhabensträger zu finanzieren.

### **Immissionsschutz**

Bei der Wiederherstellung der Lärmschutzwand an der Ostabfahrt der B 6 sind die Glaselemente im vorhandenen Bereich und Umfang wieder einzubinden.

### **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 betroffenen Gebäude im Einflussbereich der Trasse auf Kosten des Vorhabensträgers eine Beweissicherung durch einen vereidigten Sachverständigen durchzuführen. Die genaue Festlegung des zu untersuchenden Einwirkungsbereiches erfolgt in einvernehmlicher Abstimmung mit dem Vorhabensträger durch den Sachverständigen.

Davon unabhängig ist allen Einwendern (siehe II, Nrn. 1 bis 56) die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens zugesagt worden. Es ist daher für die Häuser / Wohnungen der o.a. Einwender in jedem Fall ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

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. Erforderlichenfalls sind Lärmschirme einzusetzen.

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

Die Baustraße parallel zur heutigen Ostabfahrt ist nur noch als Ersatzstraße ab kurz vor dem Brückenbauwerk der Ostabfahrt bis zur Fertigstellung der neuen Brücke vorgesehen. In diesem Bereich ist für die Dauer der Bautätigkeit eine Lärmschutzwand aufzustellen.

Darüber hinaus ist auf der Ersatzstraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h einzurichten, und die Bauarbeiten sind in der Nachtzeit zwischen 20 und 7 Uhr zu unterbrechen (auf das unbedingt Erforderliche zu beschränkende Ausnahme: Neubau der DB-Brücke).

## **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.

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.

## **VI**

### **Begründung**

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Der Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur B 6 stellt einen Neu- und Umbau 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 24.03.2003 hat die Überseestadt GmbH als „Sondervermögen Überseestadt im Betrieb gewerblicher Art Hafen der Freien Hansestadt Bremen“ dem Senator für Bau und Umwelt die Planunterlagen für den Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur B 6 zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zugeleitet.

Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 21.05.2003 bis zum 20.06.2003 einschließlich beim Ortsamt Mitte/Östliche Vorstadt, beim Ortsamt West sowie in der Bibliothek der Bremischen Bürgerschaft 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 Planungsgrundsätze, Gebote und Verbote berücksichtigt.

Senat und Stadtbürgerschaft haben die Entwicklungskonzeption zur Umstrukturierung der alten Hafenreviere in Bremen beschlossen. Ziel der Entwicklungskonzeption ist eine schrittweise Aufwertung der Hafenreviere zu einer attraktiven Adresse für wertschöpfungsintensive Aktivitäten. Um diesen Wandel zu erreichen, werden mit besonderem Vorrang die Neuordnung der Verkehrserschließung sowie städtebauliche Aufwertungsmaßnahmen in Angriff genommen. Dies ist Voraussetzung für die Entwicklung der Hafenreviere zu einem neuen städtischen Quartier. Wesentliches Element des in der Entwicklungskonzeption vorgesehenen zukünftigen Erschließungsnetzes ist unter anderem eine Straßenverbindung zwischen der Bremer Innenstadt in Verlängerung der Straße Am Wall mit der



Überseestadt. Die planungsrechtliche Grundlage für die Fortführung dieser Innenstadtanbindung zum Kopf des Europahafens einschließlich Anbindung an das Hansator ist mit dem Bebauungsplan 2280 bereits seit Dezember 2003 rechtskräftig. Die Planungen berücksichtigen zwar die mögliche Führung einer Straßenbahnlinie im Straßenzug, konkrete Umsetzungsvorstellungen bedürfen aber eines besonderen Verfahrens nach dem Personenbeförderungsgesetz.

Mit der Herstellung der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße 6 wurde 1962 die bis dahin bestehende direkte Verbindung der Innenstadt mit der Hafenvorstadt unterbrochen und manifestierte in den Folgejahren die Trennung zwischen Wohnungen im östlichen Bereich der Trasse und hafensorientierten Gewerbebetrieben auf der anderen Seite. Das Verfüllen des Überseehafens und die Aufhebung des Freihafenstatus für den Bereich der Handelshäfen rechts der Weser sind deutliche Zeichen der Verlagerung des Hafenbetriebes in andere Bereiche. Die erforderlich werdende Umstrukturierung des Gebietes bedingt die Wiederherstellung einer direkten Innenstadtanbindung, um die Rahmenbedingungen für eine Mischung der städtebaulichen Nutzungen Wohnen und Arbeiten zu schaffen.

Dabei waren die Anschlüsse so herzustellen, dass der derzeitige und zukünftige Verkehrsfluss auf der B 6 nicht verändert wird. Außerdem war zu berücksichtigen, dass der Schwerlastverkehr zum und vom Hafen weiterhin auf der Hafenrandstraße verbleibt. Eine alternative Linienführung war aufgrund der vorhandenen Brückenbauwerke der Bundesstraße 6 nicht möglich. Die Kapazität der angrenzenden Verkehrsknoten beschränkte auch die Verknüpfungsmöglichkeiten auf die in den Planunterlagen dargestellte Variante. Eine Tunnellösung kam insbesondere aufgrund des größeren Flächenbedarfs und vor allem wegen der immensen Kosten nicht in Betracht, so dass die Abfahrt der Stephanibrücke höhergelegt wird und die Eisenbahnstrecke Bremen-Oldenburg mit einem neuen Brückenbauwerk unterquert wird. Die erforderlichen Änderungen an den Anlagen der DB AG werden gemäß Bremischem Verwaltungsverfahrensgesetz ebenfalls in dieser Planfeststellung geregelt.

Das bogenförmige Brückenbauwerk, das die bisherige Ostzufahrt zur Stephanibrücke aufnimmt, wird abgerissen. Während die höhergelegte Ostabfahrt der Stephanibrücke nicht mit der neuen Verbindungsstraße verknüpft wird, werden sowohl die West- wie die Ostzufahrt zur B 6 mit der geplanten Straße im Brückenbereich verkehrlich verknüpft.

Insgesamt wird so das Ziel einer gradlinigen und großzügigen Führung der neuen Verbindungsstraße in Richtung Hafen erreicht und die Bedeutung dieser Verbindung hervorgehoben. Die zur Zeit getrennten Stadtgebiete Innenstadt und Hafenrevier werden miteinander verknüpft und zueinander geöffnet, so dass die grundlegende Rahmenbedingung für eine erfolgreiche Umstrukturierung des Hafenreviers geschaffen wird.

## VII

### **Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit**

Die vorgelegten Planunterlagen genügen den Anforderungen des § 6 UVPG. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG und die Beteiligung der Behörden gem. § 7 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 73 Bremisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BremVwVfG) vom 15. November 1976 (Bremisches Gesetzblatt) in der geänderten Fassung vom 27. August 2002 (BremGBI.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.

Die Anhörungsbehörde hat die zusammenfassende Darstellung gemäß § 11 UVPG erstellt und das Benehmen mit dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr (UVP-Leitstelle) hergestellt und der Planfeststellungsbehörde mit Schriftsatz vom 06.05.2004 mitgeteilt.

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

## VIII

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

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

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

Schädliche Umweltauswirkungen 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.

Für die Bauarbeiten kommen lärmarme Maschinen und erforderlichenfalls auch Lärmschirme zum Einsatz.

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. Die Baustraße parallel zur heutigen Ostabfahrt ist nur noch als Ersatzstraße ab kurz vor dem Brückenbauwerk der Ostabfahrt bis zur Fertigstellung der neuen Brücke vorgesehen. Ferner wird in diesem Bereich für die Dauer der Bautätigkeit eine Lärmschutzwand aufgestellt. Darüber hinaus wird auf der Ersatzstraße während der Bauzeit eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h eingeführt und die Bauarbeiten werden in der Nachtzeit zwischen 20 und 7 Uhr nicht stattfinden. Lediglich auf der Baustelle im Bereich DB-Brücke werden im Mai 2006 Nachtarbeiten durchgeführt.

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

##### **1.2 Auswirkungen durch Lärm**

Gesetzliche Umweltauflagen 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 Aus- und Umbau der Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 und den Bau einer Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und der Überseestadt im Bereich ab Kreuzung Doventorstraße / Doventor / Am Wall bis einschließlich Eisenbahnüberführung Stephanitor kommt es in Teilen der angrenzenden Gebieten zu erhöhten Lärmimmissionen und Grenzwertüberschreitungen an schutzwürdigen Gebäuden. Der Neubau der DB-Brücke führt jedoch zu keiner messbaren Erhöhung der Gesamt-Immissionsbelastung im Bereich der Bebauung östlich der Bundesstraße 6. Daher sind nach der Verkehrslärmschutzverordnung aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand entlang der neuen Ostabfahrt Stephanibrücke vorgesehen. Hierdurch werden erhebliche Pegelminderungen erreicht. Die Immissionswerte der Verkehrslärmschutzverordnung werden dennoch an einzelnen Gebäuden und Außenwohnbereichen der jeweils direkt angrenzenden Bebauung (1. Baureihe) überschritten. Weitergehende aktive Lärmschutzmaßnahmen sind jedoch nicht möglich bzw. teilweise auch nicht wirtschaftlich vertretbar, so dass hier passive Lärmschutzmaßnahmen zum

Einsatz kommen müssen. Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen, Berechnungsgrundlage Verkehrsprognose für das Jahr 2015, sind unter Beachtung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen gemäß Unterlagen 12.2A, 12.2B, 12.2D, 12.2E, 12-4 Blatt 1-8 und 12.4 Blatt 9-10 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 keine Verschlechterung 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 Schutzgut Luft

Gesetzliche Umwelanforderungen 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 vom 22.4.1999 über die Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität vom 27.9.1996 (im Folgenden EU-Rahmenrichtlinie).
- Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22.4.1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, 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, Dieselruß, Stickstoffdioxid und Partikel (PM10) wurden vom Vorhabensträger im Bereich der Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 und der Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und der Überseestadt im Bereich ab Kreuzung Doventorstraße / Doventor / Am Wall bis Eisenbahnüberführung Stephantor für die mit Bebauungsplan Nr.2280 festgelegte Verkehrsfläche zusammenfassend wie folgt bewertet:

Gemäß dem Jahresbericht 2002 des Bremer Luftüberwachungssystems (BLUES) reduzierten sich die Belastungen bei den Schadstoffen Kohlenmonoxid (CO), Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>) und Schwebstaub in den letzten 10 Jahren deutlich und sanken im Jahresmittel für CO von 0,9 (1990-92) auf 0,4 (2000-02) mg/m<sup>3</sup>, für SO<sub>2</sub> im gleichen Zeitraum von 20 auf 5 µg/m<sup>3</sup>. Dieser reduzierte Wert entspricht 4% des Grenzwertes gem. EG-Richtlinie/22.BImSchV. Der Schwebstaub reduzierte sich von 29 auf 23 µg/m<sup>3</sup>. Der Grenzwert beträgt bei SO<sub>2</sub> 40 µg/m<sup>3</sup>. Bei NO<sub>2</sub> ist ebenfalls eine sinkende Tendenz der Werte um 45 auf 25 µg/m<sup>3</sup> festzustellen. Der neue Wert entspricht gerade 12% des Grenzwertes. Die Ozonbelastung liegt in dem Untersuchungszeitraum von 10 Jahren unverändert etwa bei etwa 30 bis 50 µg/m<sup>3</sup>. Wenn Grenzwertüberschreitungen von mehr als 180 µg/m<sup>3</sup> vorkommen, liegt dieser seltene Fall für das gesamte Stadtgebiet Bremens vor und ist nicht nur auf das Untersuchungsgebiet bezogen.

Nach Allem und weil durch die Realisierung der Maßnahme keine Veränderungen der Verkehrsstärken im betroffenen Gebiet zu erwarten sind, ergeben sich damit auch keine Auswirkungen durch Luftschadstoffe gegenüber der Nullvariante.

Im Bereich der neuen Verbindungsstraße verändert sich die Verkehrsbelastung von 4.000 auf 8.400 Kfz/24h, bleibt jedoch insgesamt zu geringfügig, um die vorhandene Belastung zu verändern.

Schädliche Umweltauswirkungen gemäß § 50 BImSchG auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete werden daher durch den Um- und Ausbau der Maßnahme nicht eintreten.

Die Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV werden mit großer Wahrscheinlichkeit eingehalten und damit wird der Zweckbestimmung gemäß § 48a Abs.1 Satz 1 BImSchG genügt.

#### **1.4 Auswirkungen durch Erschütterungen**

Gesetzliche Umweltauflagen zur Bewertung ist der § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) vom 26. September 2002. Bewertungskriterium ist die DIN 4150 Teil 2.

Für von der neuen Verbindungsstraße ausgehende Erschütterungen werden für den Bereich „Am Stephaniwall“ im vorliegenden Fall die Grenzwerte sicher eingehalten.

Aus der Anhebung der Ostabfahrt Stephanitor ergeben sich keine Auswirkungen hinsichtlich der auf die Bebauung einwirkenden Erschütterungen.

Schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete werden somit vermieden.

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

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

Bewertungskriterium ist die Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen vom Oktober 1998.

Gemäß gutachtlicher Stellungnahme der Naturschutzbehörde vom 18.02.2003 (Anlage 9, Ordner 1), stellt das Vorhaben einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 11 BremNatSchG dar. Durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen im direkten Bereich durch die Schaffung von Trittssteinbiotopen, Anlage von extensiven Straßenbegleitgrün und die Neupflanzung von heimischen Baumarten für den Verlust von geschützten Bäumen wird gewährleistet, dass in dem vom Eingriff betroffenen Raum die Werte und Funktionen z. T. ausgeglichen werden. Als zusätzliche Kompensation entsteht in den Wallanlagen auf gegenwärtig versiegelten Flächen Extensivrasen und es werden ca. 1.000 qm Wasserfläche neu geschaffen.

Für verbleibende Beeinträchtigungen sind Ersatzmaßnahmen außerhalb des direkten Trassenbereiches vorgesehen. Hierbei handelt es sich um die Ersatzfläche 1 (Waller Wied) und 2 (Vorplatz Großmarkt). Vorgesehen ist auf diesen Flächen eine Aufwertung durch die Entwicklung von Extensivrasen als Liegewiese, Pflanzung von Einzelbäumen, Herstellung eines Wasserbeckens und mit Rasen und Bäumen begrünte Wälle

Im Untersuchungsgebiet kommen keine geschützte Biotope, Rote-Liste-Arten sowie nach der Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) als geschützt geltende wildlebende Arten vor.

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

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

Gesetzliche Umweltauflagen zur Bewertung sind die §§ 11 bis 13 BremNatSchG, § 10 KrW-/AbfG, § 1 BBodSchG.

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

Durch den Aus- und Umbau der Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 und den Bau einer Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und der Überseestadt im Bereich ab Kreuzung Doventorstraße Doventor / Am Wall bis Eisenbahnüberführung Stephanitor gehen gegenwärtige Flächennutzungen verloren. Im Bereich der Fahrbahnen und Geh- und Radwege erfolgen Versiegelungen. Durch den Straßenkörper einschl. der Nebenanlagen werden insoweit bestehende Bodenfunktionen durch den Ausbau beeinträchtigt. Die betroffenen Bereiche haben nur eine geringe bis mittlere Ertrags-

funktion. Da sich die Bauarbeiten auf den anlagebedingt beeinträchtigten Raum beschränken, wird der Landschaftsboden außerhalb des Trassenbereichs daher nicht berührt und in seiner Wertigkeit erhalten. Durch weitere Kompensierungsmaßnahmen, Entsiegelung durch den Rückbau vorhandener Geh- und Radwege sowie der Ostauffahrt, ist die Versiegelung des Bodens zur Herstellung des Vorhabens hinsichtlich ihrer Auswirkung als tolerierbar zu bewerten.

Beim Aushub für Straßen- und Brückenbauwerke können kontaminierte Böden anfallen, da der Untersuchungsraum immer wieder baulich verändert und umgestaltet worden ist. Generell muss im gesamten Plangebiet mit lokalen Verunreinigungen und Schadstoffbelastungen gerechnet werden, die insbesondere für die Verwertung von anfallendem Bodenaushub relevant sein können. Eine Untersuchung auf Altlasten erfolgt im Rahmen von Baugrunduntersuchungen, die vor Beginn der Baumaßnahmen durchgeführt werden. Die mit dem Bodenaushub anfallenden kontaminierten Böden werden entsprechend den LAGA-Richtlinien eingeordnet und behandelt. Eine schadlose Beseitigung des kontaminierten Bodenaushubs gem. § 10 Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz ist daher gewährleistet. Die Funktionen des Bodens werden gem. § 1 BBodSchG nachhaltig gesichert oder wiederhergestellt.

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

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

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

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

##### Grundwasser

Kontaminierte Böden, die eine Grundwasserbeeinträchtigung befürchten lassen, 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.

Die vorübergehende baubedingte Grundwasserabsenkung im Bereich der Baustellengrube zu Herstellung der Eisenbahnüberführung führt zu kurzzeitigen Veränderungen der oberen Grundwasserhältnisse, die jedoch ohne negative Auswirkungen sind, da sie sich innerhalb der natürlichen Schwankungsbreite der Tide bewegen. Auf den Bahnkörper, Stephanibrücke und auf die Gebäudesubstanz ist die Absenkung daher unbedeutend.

Die geplanten Maßnahmen haben keine Auswirkungen auf die Grundwasserschutzfunktionen, da diese im Plangebiet u.a. von untergeordneter Bedeutung ist. Infolge der starken sowohl natürlichen als auch ehemals anthropogen bedingten Versalzung sowie der hohen Eisen- und Mangan-Konzentrationen wird das Grundwasservorkommen der Marschbereiche in Bremen nicht genutzt. Dementsprechend liegt keine besondere Grundwasserschutzfunktion im Untersuchungsraum vor.

Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen des Grundwassers finden nicht statt.

##### Oberflächenwasser

Im Untersuchungsgebiet ist der Wallgraben als einziges Oberflächengewässer zu finden. Er gilt nach der Stadtbiotopkartierung als ausgebautes Kleingewässer.

Durch den geplanten Um- und Ausbau wird der Wallgraben um ca. 1.000 qm vergrößert. Seine Umgestaltung greift alte Uferlinien des Wallgrabens wieder auf und macht die vor ca. 40 Jahren erfolgte Überbauung des Gewässers rückgängig. Erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen durch Niederschlagswasser durch Anreicherungen der B 6 und der Verbindungsstraße Überseestadt sind nicht zu erwarten, da diese über vorhandene und geplante Niederschlagswasserklärbecken in die Weser eingeleitet und somit nicht dem Wallgraben zugeführt werden.

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 Verbindungsstraße Überseestadt und des Um- und Neubaus der Auf- und Abfahrten zur B 6 kommt es lediglich zur Beeinträchtigung der kleinklimatischen Situation. Die angrenzenden Gebiete sind hiervon nicht betroffen.

Auswirkungen auf das Klima sind nicht zu erwarten, da die ökologischen Belange im Vordergrund der planerischen Überlegungen für die Ausgleichsmaßnahmen stehen. Durch die Schaffung u.a. von extensivem Straßenbegleitgrün, Neupflanzungen von Bäumen und die Herstellung von Trittsteinbiotopen und deren Vernetzung entlang der neuen Straßentrasse, werden wieder Biototypflächen mit kleinklimatischen Strukturen geschaffen, die die Beeinträchtigungen ausgleichen.

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

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

Gemäß gutachtlicher Stellungnahme der Naturschutzbehörde vom 18.02.2003 (Anlage 9, Ordner 1), stellt das Vorhaben einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 11 BremNatSchG dar.

Mit dem Vorhaben sind erhebliche Eingriffe in das Schutzgut Stadtbild nicht zu erwarten, da im Untersuchungsraum bereits eine technische Überformung der Landschaft vorliegt. Die neue Anbindung wird gegenüber dem heutigen Bestand tiefer in das Gelände einschneiden, um die Durchfahrt unter den neuen Brücken zu realisieren. Die Seitenbereiche werden durch eine Böschung zur vorhandenen Bebauung des Stephanieviertels harmonisch herangeführt. Die nördlichen Seitenbereiche werden nahezu böschungsgleich an den Bestand der Wallanlagen angeschlossen. Es entsteht somit nicht der Eindruck eines Fremdkörpers in der Landschaft.

Die Auswirkungen werden durch die vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen nicht von nachhaltiger Wirkung sein. Das alte Stadtbild wird zwar nach Abschluss der Maßnahme nicht wieder vollständig hergestellt sein, es wird aber durch ein anderes, gleichwertiges ersetzt.

Die Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in den Begleitplänen (Anlage 9, Ordner 1) detailliert dargestellt.

## **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. Die Wallanlage, deren westlicher Teil im Untersuchungsgebiet liegt, steht unter Denkmalschutz.

Das Vorhaben greift jedoch nicht in den Bestand der Wallanlage ein. Lediglich die nördlichen Seitenbereiche werden an den Bestand angeschlossen und es werden ca. 1.000 qm Wasserfläche neu geschaffen. Die Umgestaltung greift alte Uferlinien des Wallgrabens wieder auf und macht die vor ca. 40 Jahren erfolgte Überbauung des Gewässers rückgängig.

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

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

Gesetzliche Umweltauflagen zur Bewertung besonders zu schützender Biotope sind der § 30 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und der § 22a BremNatSchG. Hiernach und nach der Gutachterlichen Stellungnahme der Naturschutzbehörde vom 18.02.2003 (Ordner 1, Anlage 9) sind im Untersuchungsraum keine geschützten Biotope vorhanden.

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

Gesetzliche Umweltauflagen 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 im Planungsgebiet gehen Laubbäume verloren, die gemäß der Verordnung zum Schutze des Baumbestandes im Land Bremen vom 05.12.02 in der seit dem 31.12.2002 geltenden Fassung geschützt sind.

Als Ausgleich für den Verlust von geschützten Einzelbäumen werden im Bereich der Trasse Neuanpflanzungen vorgenommen. Der Verlust von Großbäumen wird durch Neupflanzungen ausgeglichen.

Der Ausgleich erfolgt so, dass nach Beendigung des Eingriffs keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung zurückbleibt und das Landschaftsbild wiederhergestellt oder neu gestaltet ist.

### **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 Aus- und Umbau der Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6 und den Bau einer Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und der Überseestadt im Bereich ab Kreuzung Doventorstraße / Doventor / Am Wall bis Eisenbahnüberführung Stephanitor sind Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG durch die dargestellten Wirkfaktoren, wie z.B. Lärm, Luftschadstoffe und Versiegelung des Bodens, verbunden. Auftretende negative Umweltauswirkungen werden entweder als nicht erheblich bewertet, werden durch geeignete Schutzmaßnahmen, wie bei Lärm, reduziert oder können durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 11 (3) und (6) BremNatSchG kompensiert werden. Dies betrifft ebenso die Wechselwirkungen der Schutzgüter untereinander.

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

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

Das Benehmen zu § 12 wurde entsprechend dem Gemeinsamen Erlass des Senators für Umweltschutz und Stadtentwicklung, des Senators für das Bauwesen, des Senators für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie und des Senators für Häfen, Schifffahrt und Außenhandel über die Zusammenarbeit von Verwaltungsbehörden bei der Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen vom 09. Juli 1992 mit Schreiben seitens der Planfeststellungsbehörde vom 11. Mai 2004 mit dem Senator für Bau und Umwelt, UVP-Leitstelle, hergestellt.

## **IX**

### **Linienführung**

Ziel der vorliegenden Planung ist der Bau einer neuen Verbindungsstraße zwischen der Bremer Innenstadt und der Überseestadt mit einer gradlinigen und großzügigen Führung, um die Bedeutung dieser Verbindung hervorzuheben. Die zur Zeit getrennten Stadtgebiete Innenstadt und Hafenrevier sollen miteinander verknüpft und zueinander geöffnet werden, so dass die grundlegende Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Umstrukturierung des Hafenreviers geschaffen werden.

Dabei waren die Anschlüsse so herzustellen, dass der derzeitige und zukünftige Verkehrsfluss auf der B 6 nicht verändert wird. Außerdem war zu berücksichtigen, dass der Schwerlastverkehr zum und vom Hafen weiterhin auf der Hafенrandstraße verbleibt. Eine alternative Linienführung war aufgrund der vorhandenen Brückenbauwerke der Bundesstraße 6 nicht möglich. Zu diesem Ergebnis

kam auch die im Rahmen der im Auftrag des Amtes für Straßen und Verkehr im Jahr 2000 erstellte Studie „Städtebauliche Erschließungskonzeptionen zwischen Doventor und Hansator“. Die Kapazität der angrenzenden Verkehrsknoten beschränkte ebenfalls die Verknüpfungsmöglichkeiten auf die in den Planunterlagen dargestellte Variante. Eine Tunnellösung kam insbesondere aufgrund des größeren Flächenbedarfs und vor allem wegen der immensen Kosten nicht in Betracht, so dass die Abfahrt der Stephanibrücke höhergelegt wird und die Eisenbahnstrecke Bremen-Oldenburg mit einem neuen Brückenbauwerk unterquert wird. Die erforderlichen Änderungen an den Anlagen der DB AG werden gemäß Bremischem Verwaltungsverfahrensgesetz ebenfalls in dieser Planfeststellung geregelt.

Im Laufe des Verfahrens für den Bebauungsplan 2280, der im Dezember 2003 rechtskräftig geworden ist und das Plangebiet mit dem Verlauf der neuen Verbindungsstraße umfasst, ergaben sich gleichfalls keine Hinweise auf eine mögliche alternative Linienführung.

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

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

## X

### **Immissionsschutz**

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG, 17 FStrG).

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch den Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur Bundesstraße 6, den Bau der Eisenbahnüberführung sowie den Bau der neuen 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 Auf- und Abfahrten, der Eisenbahnüberführung sowie der neuen Straße darauf geachtet worden, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben (§ 50 BImSchG).

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

Die Anforderungen des § 41 BImSchG sind auf der Grundlage der 16. BImSchV konkretisiert worden, die u.a. Immissionsgrenzwerte festsetzt und das Verfahren zur Berechnung der Beurteilungspegel regelt. Die Beurteilungspegel der schalltechnischen Untersuchung (Anlage 12), die als Grundlage der Entscheidung herangezogen worden sind, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Die Ostabfahrt Stephanibrücke und die DB-Strecke Oldenburg-Bremen sollen künftig die Verbindungsstraße queren. Die beiden neuen Stahlbetonbrücken werden in monolithischer Bauweise hergestellt, so dass die sonst üblichen Stoßfugen im Bereich der Brückenkappen entfallen und mithin keine auffälligen Pegeländerungen der Kfz-Geräusche aus dem Bereich der Brücken zu erwarten sind.



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

Zum Schutz der angrenzenden Bebauung ist entlang der neuen Ostabfahrt wieder die Errichtung einer wie bisher 3,5 m hohen Lärmschutzwand auf einer Gesamtlänge von 295 m vorgesehen. Diese Länge beinhaltet sowohl den Absenkungsbereich als auch eine sogenannte Überstandslänge von rund 40 m über die Brücke hinaus. Damit wird gewährleistet, dass die Straßenverkehrslärmbelastung der unmittelbar angrenzenden Bebauung weitgehend unverändert gegenüber der Bestandssituation bleibt. Zum Schutz vor einer von den Anwohnern befürchteten Verschattung wird die Lärmschutzwand mit den Glaselementen im vorhandenen Bereich und Umfang wiederhergestellt.

Für die durch den Neubau der Verbindungsstraße am stärksten betroffene erste Bebauungsreihe unmittelbar südlich der Planstraße käme schon aus städtebaulichen Gründen nur eine Lärmschutzwandhöhe mit Relevanz für den Erdgeschossbereich in Betracht. Weil also eine Lärmschutzwand in dem mehrgeschossigen Gebäuderiegel nur einen sehr kleinen Teil der betroffenen Wohnungen abschirmen könnte und darüber hinaus die schutzbedürftigen Außenwohnbereiche überwiegend an der straßenabgewandten Gebäudeseite liegen, wird aus Gründen der Verhältnismäßigkeit auf die Errichtung einer Lärmschutzwand südlich der Planstraße verzichtet. Demnach muss der Schutz der Wohngebäude über passive Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt werden.

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 12 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 passiven Lärmschutz nur dann in Betracht kommt, wenn der vorhandene Lärmschutz am Gebäude noch nicht ausreichend ist und nur, wenn die Lärmbelastung aus den planfestgestellten Maßnahmen resultiert, d.h. nicht aufgrund der lediglich nachrichtlich in den Planunterlagen vorhandenen Aussagen zum Lärm von der Straßenbahn.

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

### **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 schützbaaren 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.

Kein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich aus den lediglich nachrichtlich in den Planunterlagen aufgeführten Straßenbahnanlagen. Ob und wann diese Pläne umgesetzt werden sollen, ist zur Zeit nicht absehbar.

## **Schadstoffbelastung**

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

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

Die vorliegende Planung entspricht diesen Vorgaben. Für den Bereich Bremen-Mitte ist anhand der Jahresberichte des Bremer Luftüberwachungssystems festzustellen, dass die Schadstoffbelastung im Bremer Innenstadtbereich im Laufe der letzten Jahre kontinuierlich abnahm und dass im Jahresmittel alle relevanten Grenzwerte sicher eingehalten werden. Weil davon auszugehen ist, dass im betroffenen Gebiet der Gesamtverkehrsstrom praktisch konstant bleibt, ergeben sich mithin auch keine Auswirkungen durch Luftschadstoffe gegenüber der Nullvariante. Zwar verändert sich die Verkehrsbelastung im Bereich der neuen Verbindungsstraße von 4.000 auf 8.400 Kfz/24h, bleibt jedoch insgesamt zu geringfügig, um die vorhandene Belastung zu verändern.

## **XI**

### **Gebäudeschäden**

Da Setzungsschäden nicht völlig auszuschließen sind und der Umfang der zu erwartenden Schäden nicht abschätzbar ist, wurde der Vorhabensträger zur Beweissicherung verpflichtet.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens haben viele Anwohner Bauschäden befürchtet bzw. konkrete Anträge auf Beweissicherung gestellt. Daraufhin hat der Vorhabensträger allen entsprechenden Einwendern zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten ein Beweissicherungsverfahren am jeweiligen Haus- /Wohnungseigentum durchzuführen.

Evtl. durch die Baumaßnahme verursachte Schäden werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem nachgeordneten Entschädigungsverfahren durch Geldentschädigung ausgeglichen.

## **XII**

### **Grunderwerb**

Zur Verwirklichung des Vorhabens muss lediglich die Brückenunterfläche der neuen Eisenbahnüberführung angekauft werden. Alle weiteren benötigten Flächen befinden sich in öffentlichem Eigentum.

## **XIII**

### **Gesamtabwägung**

Der Plan für den Um- und Neubau von Auf- und Abfahrten zur B 6 im Zusammenhang mit dem Bau einer Verbindungsstraße zwischen der Innenstadt und der Überseestadt sowie mit dem Bau der Eisenbahnüberführung Stephanitor 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 bremischen Straßennetz eine wichtige Aufgabe, weil es die erforderlichen Randbedingungen für grundlegende, erfolgreiche Umstrukturierungen schafft. Durch die vorliegende Planung mit der Änderung der Auf- und Abfahrten der B 6, dem Bau der neuen Verbindungsstraße sowie der Herstellung der Eisenbahnbrücke wird die Möglichkeit geschaffen, die Innenstadt und das Hafenrevier wieder eng miteinander zu verzahnen.

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 verfügten Nebenbestimmungen hinaus keine weiteren Änderungen oder einen Verzicht auf das Vorhaben.

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 verfügten 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**

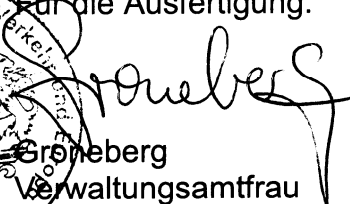
Die unter I genannten Planunterlagen werden im Amt für Straßen und Verkehr, Herdentorsteinweg 49 - 50, 28195 Bremen, Zimmer 421, 418 bzw. 422 in der Zeit vom 24. Juni 2004 bis 7. Juli 2004 nach ortsüblicher Bekanntmachung ausgelegt. Sie können dort in der Dienstzeit ab 9.00 Uhr, montags bis donnerstags bis 16.00 Uhr, freitags bis 12.00 Uhr, während der Auslegungszeit eingesehen werden.

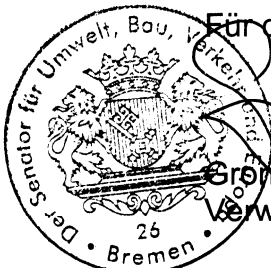
Gemäß § 74 Abs. 4 VwVfG gilt der Planfeststellungsbeschluss den Betroffenen, denen er nicht gesondert zugestellt wurde, mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt, d.h. bekannt gegeben.

Im Auftrag

**LS**

gez. Mitz

Für die Ausfertigung:  
  
Groneberg  
Verwaltungsamtfrau



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

**Abkürzungsverzeichnis**

<b>AEG</b>	Allgemeines EisenbahnGesetz
<b>ARS</b>	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau
<b>BA</b>	Bauabschnitt
<b>BAB</b>	BundesAutoBahn
<b>BArtSchV</b>	BundesArtenSchutzVerordnung
<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>dB(A)</b>	Kennzeichen für <i>Dezibel</i> , dessen Wert mit der Frequenzbewertung „A“ ermittelt wurde (hier nach DIN 651 als „gehörriichtig“ 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>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