



Freie Hansestadt Bremen

Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr
als Oberste Landesstraßenbaubehörde

Planfeststellungsbeschluss

Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des
Autobahnzubringers Überseestadt der A 27
zwischen der Anschlussstelle Überseestadt und
dem Verteilerkreis Utbremen

Inhaltsverzeichnis

I	Verfügung	Seiten	1 - 2
II	Einwendungen Privater	Seiten	2 - 4
III	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	Seiten	4 - 10
IV	Wasserrechtliche Erlaubnis	Seiten	11 - 12
V	Auflagen und Nebenbestimmungen	Seiten	12 - 14
VI	Begründung	Seiten	14 - 15
VII	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	Seite	16
VIII	Linienführung	Seite	16
IX	Immissionsschutz	Seiten	16 - 17
X	Grunderwerb	Seiten	17 - 18
XI	Gesamtabwägung	Seite	18
	Rechtsbehelfsbelehrung	Seite	18

Abkürzungsverzeichnis



Nicht nachsenden
Wenn Empfänger verzogen, mit neuer Anschrift zurück
Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, Ansgaritorstr. 2, 28195 Bremen

Auskunft erteilt
Frau Groneberg/Herr Andrae

Dienstgebäude:
Obernstraße 39/43

Zimmer 514

T 0421 361-9733/59427

F 0421 15129

E-mail

Heike.Groneberg@bau.bremen.de

Heinz.Andrae@bau.bremen.de

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens

Mein Zeichen 671-70-02/15
(bitte bei Antwort angeben)
50-4/50-5

Bremen, 2. April 2007

AUSFERTIGUNG

Planfeststellungsbeschluss

für den Ausbau des Autobahnzubringers Überseestadt der A 27 zwischen der
Anschlussstelle Überseestadt und dem Verteilerkreis Utbremen

I

Die Planunterlagen für den Ausbau des Autobahnzubringers Überseestadt der A 27 zwischen der Anschlussstelle Überseestadt und dem Verteilerkreis Utbremen **werden** gemäß § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Neufassung der Bekanntmachung vom 20.2.2003 (BGBl. I, S. 286) zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 9.12.2006 (BGBl. I, S. 2836/2839), in Verbindung mit den §§ 72 ff Bremisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BremVwVfG) in der Neufassung der Bekanntmachung vom 9.5.2003 (Brem.GBl. S. 219), einschließlich der Folgemaßnahmen mit den Änderungen und Ergänzungen (Blaueintragungen) in den Planunterlagen **festgestellt**.

ÄNDERUNGEN:

1. Unterlage 1, *eine Korrektur im Abkürzungsverzeichnis*
2. Unterlage 7, *Hinweis auf ein geringfügige Verschiebung der Planfeststellungsgrenze aufgrund der Ergebnisse einer Schlussvermessung im Gewerbegebiet Bayernstraße*
3. Unterlage 10, *Korrektur einer verweisenden Ziffer*
4. Unterlage 11, *Aktualisierung der gesetzlichen Grundlagen sowie eine Korrektur auf Seite 9*
5. Unterlage 11A, *Aktualisierung der gesetzlichen Grundlagen*
6. Unterlage 12, *Aktualisierung (Seite 5) und Korrektur (Seite 27)*
7. Unterlage 12.2, *Ergänzungen und Korrekturen hinsichtlich Eigentum bzw. Unterhaltung auf den Maßnahmenblättern G1, A2, A4, E1*
8. Unterlage 14, *im Grunderwerbsplan und -verzeichnis haben sich aufgrund der Ergebnisse der Schlussvermessung im Gewerbegebiet Bayernstraße geringfügige Änderungen hinsichtlich der Größe einiger vorübergehend in Anspruch zu nehmender Flächen ergeben (Nrn. 13.2, 18, 18a, 19, 21, 26). Die Planfeststellungsgrenze wurde dementsprechend angepasst.*

Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Ordner	Anlage	Seiten	Bezeichnung	Maßstab
1	1	1-25	Erläuterungsbericht <i>mit Blaeintragungen</i>	-
	2	1	Übersichtskarte	1:10.000
	3	1	Übersichtslageplan	1:2.500
	4		entfällt	
	5		entfällt	
	6	1A-13	Querschnitte	1:100
	7	1-5	Lagepläne <i>mit Blaeintragungen</i>	1:500
	8	1-2	Höhenpläne	1:500/50
	9		entfällt	
	10		Ingenieurbauwerke	
	10.1	1-8	Bauwerksverzeichnis <i>mit Blaeintragungen</i>	
	10.2		entfällt	
	11		Schalltechnische Untersuchung	
	11.1	1-14	Erläuterungsbericht (Schallschutz) <i>mit Blaeintragungen</i>	
	11.2	16	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	
	11.3	1-3	Übersichts- und Lagepläne (Schallschutz)	
	11.4	1-2	Höhenpläne (Schallschutz)	
11.A	35	Lufthygienische Untersuchung <i>mit Blaeintragungen</i>		
2	12	90	Landschaftspflegerische Begleitplanung <i>mit Blaeintragungen</i>	
	13		Ergebnisse wassertechnischer Untersuchungen des Hufenfleets	
	13.1	48	Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen	
	13.2	1-3	Entwässerungslagepläne	1:500
	13.3	1-3	Entwässerungshöhenpläne	1:500/50
	13.4	1-4	Grabenprofile	1:250
	13.5	45	Wassertechnische Untersuchung der temporären Verrohrung des Hufenfleets	
	14		Grunderwerb	
	14.1	1-3	Grunderwerbsplan <i>mit Blaeintragungen</i>	1:500/1000
	14.2	1-6	Grunderwerbsverzeichnis <i>mit Blaeintragungen</i>	
	15	5	Gutachtliche Stellungnahme der Naturschutzbehörde	
	16	2	Einvernehmenserklärung der Naturschutzbehörde	
	17	8	Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c (1) UVPG	

II

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

1. Kleingärtnerverein „Union“ e.V.

Der Kleingärtnerverein „Union“ e.V. macht im Wesentlichen drei Einwände gegen die vorgelegte Planung geltend. Er bemängelt, dass keine Erweiterung der Lärmschutzwand in Richtung Verteilerkreis vorgesehen ist. Es werden Maßnahmen zur Verhinderung von baustellenbedingten Schleichverkehren vermisst. Außerdem wird die Verfüllung des Waller Fleetes gefordert.

Die Bemessung der aktiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Nach den Bestimmungen der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung eines Verkehrsweges grundsätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung sicherzustellen. Gemäß § 41 Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) gilt dieses nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Aus diesem Grund können nicht im gesamten Bereich des Zubringers Lärmschutzwände errichtet werden.

Die jeweils geltenden Grenzwerte ergeben sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Zu Planungsbeginn waren für das Teilstück stadteinwärts zwischen Rampe Hochschulring und dem Unionsweg noch Kleingärten zu berücksichtigen. Zwischenzeitlich setzt ein neuer, bereits planreifer Bebauungsplan hier Ausgleichsflächen (Streuobstwiesen) für die Ausweitung des Gewerbegebietes Bayernstraße fest, welche schon weitgehend umgesetzt sind. Alle Kleingärten in diesem Gebiet sind längst geräumt, lediglich eine Kaisenauswohnerin lebt noch in diesem Gebiet. Für sie kommt eine Außenwohnbereichsentschädigung in Betracht, da der maßgebliche Immissionsgrenzwert am Tage überschritten wird. Bei den anderen noch vorhandenen Kleingärten im Bereich „Hinter dem Neuen Kamp“ werden die Grenzwerte für Kleingartengebiete eingehalten. Unter diesen Voraussetzungen lagen die Kosten für eine Lärmschutzwand in diesem Gebiet völlig außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck, so dass die ursprünglichen Planungen entsprechend geändert werden mussten.

Nach der Verkehrslärmschutzverordnung ist einerseits von den Durchschnittswerten (Verkehrsbelastung, Geschwindigkeiten, Anteil Schwerlastverkehr etc.) auszugehen, andererseits ist nur der von dem zu untersuchenden Verkehrsweg ausgehende Schallpegel zu beurteilen.

Um hier eine für alle Betroffenen einheitliche Beurteilungsgrundlage zu erhalten, sind auf der Basis von empirischen Untersuchungen detaillierte Rechenverfahren entwickelt und durch Gesetz manifestiert worden. § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung schreibt ausdrücklich vor, dass der Beurteilungspegel an Straßen nach der Berechnungsmethode in der Anlage 1 der Verordnung zu ermitteln ist. In dieser Berechnung gehen in standardisierter Gewichtung etliche Parameter ein, z.B. Höchstgeschwindigkeiten, Straßenoberflächen, Steigungen, Pegeländerungen durch Boden und Meteorologiedämpfungen, Windrichtungen/-geschwindigkeiten etc. Lärmmessungen sind durch den Gesetzgeber nicht vorgesehen. Auf diese Weise ist es möglich, für alle Betroffenen zu weitgehend gerechten Lösungen zu kommen, die alle Parameter der Lärmbelastung des zu untersuchenden Verkehrsweges beinhalten. Das angewandte Verfahren ist in anderen Fällen bereits durch Gerichtsurteile bestätigt.

Auf dieser Berechnungsgrundlage sind die angegebenen doppelten Lärmschutzwände in Höhe der Ingolstädter Straße angeordnet worden. Sie dienen in diesem Bereich und in dieser Anordnung ausschließlich dem Schutz der Kleingärten. Das Gewerbegebiet wird nicht geschützt. Weil der Fly-Over höher gelegen ist, musste er eine eigene Lärmschutzwand erhalten, um die Grenzwerte im Kleingartengebiet einhalten zu können.

Im weiter stadteinwärts gelegenen Waller Wohngebiet konnte kein Lärmschutz vorgesehen werden, weil der Ausbau des Autobahnzubringers als anspruchsbegründende Maßnahme dort keine direkten Auswirkungen hat, die zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte führen könnten.

Der Vorhabenträger hat die Umsetzbarkeit der Forderung nach Verfüllung des Waller Fleetes intensiv geprüft. Dieser südliche Teil des Waller Fleetes ist in seiner Funktion als Vorflut zwar nicht mehr erforderlich, so dass der Deichverband einer Verfüllung zustimmen würde. Allerdings hat dieser Wasserlauf mit seinen mit einer halbruderalen Gras- und Staudenflur bewachsenen Böschungen durchaus eine ökologische Wertigkeit. Zudem müssten die das Ortsbild prägenden alten Kastanienbäume zumindest teilweise für die Durchführung der Maßnahme gefällt werden. Da Kastanien sehr empfindlich auf die Überschüttung ihres Wurzelwerks reagieren, würden sie eine bis auf das heutige Geländeniveau ausgeführte Verfüllung zur Herstellung der angestrebten Parkanlage nicht lange überleben. Somit hätte die Verfüllung des Fleetes einen zusätzlichen Kompensationsbedarf herbeigeführt statt wie eigentlich beabsichtigt, selbst als Ausgleichsmaßnahme herangezogen werden zu können.

Der Vorhabenträger konnte zwar der beantragten Verfüllung nicht zustimmen, hat aber andere Mittel gefunden, der beklagten Verschlammung und Vermüllung des Waller Fleetes entgegenzuwirken. Es wurde eine struktureichere Gestaltung des südlichen Waller Fleetes als Kompensationsmaßnahme im Landschaftspflegerischen Begleitplan integriert. Dabei ist vorgesehen, am Waller Fleet zwischen Fleetstraße und Hohweggraben die vorhandene Uferbefestigung zu entfernen und das Fleet aufzureinigen. Durch Wasser- und Uferstaudenpflanzungen in Verbindung mit einzelnen großen Steinen kann die Strukturvielfalt des Gewässers erhöht und das Erscheinungsbild aufgewertet werden. Durch eine Absperrung der Böschungen mit Pfählen wird eine Ordnung des Parkens in dem Bereich angestrebt. Planungsziel ist, neben der ökologischen auch eine stadtgestalterische Aufwertung des südlichen Fleetabschnittes und seiner Randzonen zu erreichen. Mit der Planfeststellung der Maßnahme wird der Vorhabenträger rechtlich verbindlich verpflichtet, die Kompensationsmaßnahme dauerhaft zu erhalten. Durch die Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen ist eine regelmäßige Aufreinigung des Bereichs künftig gewährleistet. Der Intention von Ortsamt, Beirat und Kleingärtnern, eine Verschlammung und Vermüllung künftig zu vermeiden, wird damit ebenso entsprochen wie den Vorgaben des Naturschutz- und

Wasserrechtes, Gewässer mit ihren Randstreifen und Uferzonen zu erhalten und möglichst naturnah zu entwickeln.

Die Problematik kaum vermeidbarer baustellenbedingter Schleichverkehre im Bereich öffentlich gewidmeter Straßen wurde bereits direkt mit dem Vorhabenträger erörtert. Nachrichtlich teilt das Amt für Straßen und Verkehr als Vorhabenträger mit, dass die in diesem Zusammenhang bemängelte fehlende Beschilderung im Hohweg in Höhe Bushaltestelle/Wendeplatz nach Mitteilung der Straßenverkehrsbehörde kurzfristig wieder in der Örtlichkeit ausgewiesen wird (VZ 274-53 = zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h und VZ 262 - 6t = Verbot für Fahrzeuge über angegebenes tatsächliches Gewicht)

Die Einwendung des Kleingärtnervereins „Union“ e.V. war daher zurückzuweisen.

2. Kleingärtner- und Kleinsiedler-Verein „Blockland“ e.V.

Seitens des Kleingärtner- und Kleinsiedler-Vereins „Blockland“ e.V. wird in der Einwendung geltend gemacht, die Planunterlagen seien unvollständig und nicht transparent. Es wird vermutet, dass weitere Planungen für eine beiderseitige Verbreiterung des Zubringers vorlägen, die Eingriffe in den Bereich des Vereins nach sich ziehen würden. Diesbezügliche Hinweise scheinen ihnen aus dem Grunderwerbsverzeichnis hervorzugehen. Des Weiteren wird hinsichtlich des Grunderwerbsverzeichnisses bemängelt, dass die betroffenen Kleingärten nicht mit den Namen der Eigentümer versehen seien, so dass eine Zuordnung für den Verein sehr aufwändig sei. Außerdem wird Planungen über einen Ausbau des Osterwiesenweges widersprochen.

In einem gemeinsamen Gespräch des Amtes für Straßen und Verkehr als Vorhabenträger mit den betroffenen Kleingärtnervereinen sowie einem Vertreter des Landesverbandes der Gartenfreunde e.V. hat das Amt für Straßen und Verkehr ausdrücklich erklärt, dass ein Ausbau des Osterwiesenweges bzw. eine Änderung der Verkehrsführung im Rahmen der vorliegenden Planung zur Verbreiterung des Autobahnzubringers Überseestadt nicht vorgesehen sei. Es handele sich um ein Missverständnis, da die Übersichtskarte auch den Osterwiesenweg zeigt.

In diesem Gespräch wurden die Planunterlagen erläutert und erklärt, welche Grundstücke betroffen sind. Das Amt für Straßen und Verkehr versichert, dass ihm keine Ausbauplanungen im näheren Bereich des Zubringers bzw. des Hochschulrings bekannt seien, die Kleingartenflächen in Anspruch nehmen würden. Es seien von ihm auch keine entsprechenden Maßnahmen vorgesehen. Entsprechende Befürchtungen des Vereins seien unbegründet.

Das Grunderwerbsverzeichnis wird aus Datenschutzgründen ohne Angabe der Eigentümer veröffentlicht. Die ortsansässigen Eigentümer sind über die Veröffentlichung im Weser Kurier vom 16. Juni 2006 informiert worden. Die nicht ortsansässigen Eigentümer sind schriftlich benachrichtigt worden. Soweit der Einwendung des Kleingärtner- und Kleinsiedlervereins „Blockland“ e.V. nicht im Rahmen des Anhörungsverfahrens abgeholfen werden konnte, war sie daher zurückzuweisen.

III

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

1. Deutsche Telekom AG, T-Com
2. Kabel Deutschland
3. swb Netze GmbH & Co. KG
4. EWE AG
5. E.ON Netz GmbH
6. PLEdoc GmbH
7. Gesellschaft für Bremer Immobilien mbH
8. Wehrbereichsverwaltung Nord
9. Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
10. Hauptzollamt Bremen
11. Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover
12. DB Immobilien

13. Niedersächsische Bodenforschung
14. Bremer Straßenbahn AG (BSAG)
15. Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN)
16. Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)
17. Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
18. Bremischer Deichverband am rechten Weserufer
19. Handelskammer Bremen
20. Handwerkskammer Bremen
21. Arbeitnehmerkammer
22. Landwirtschaftskammer
23. Landesverband der Gartenfreunde Bremen e.V.
24. GNUU
25. NABU
26. Landesjägerschaft
27. Landesfischereiverband
28. Fachvereinigung Personenverkehr
29. Ströer Deutsche Städte Medien GmbH
30. Bremer Investitions-Gesellschaft mbH (BIG)
31. Bremer Wirtschaftsförderung GmbH (WfG)
32. Israelitische Gemeinde
33. Katholische Kirche
34. Bremische Evangelische Kirche
35. Feuerwehr Bremen
36. Ortsamt West / Stadtteilbeirat Walle
37. Polizei
38. Denkmalpflege
39. Der Landesarchäologe
40. Senator für Bildung und Wissenschaft
41. Senator für Arbeit, Frauen und Gesundheit
42. Gesundheitsamt Bremen
43. Landesbehindertenbeauftragter
44. Senator für Wirtschaft und Häfen
45. Senator für Finanzen
46. ASV Abteilung 3
47. ASV Abteilung 4
48. hanseWasser Bremen GmbH
49. GeoInformation Bremen
50. SBUV
 - a. Verfahrensleitstelle
 - b. Naturschutzbehörde
 - c. Grünordnung
 - d. Wasserwirtschaft
 - e. Gewässerschutz
 - f. Bodenschutz
 - g. Abfallwirtschaft
 - h. Immissionsschutz
 - i. Verkehrsplanung
 - j. Allgemeiner Tiefbau

Der Vorhabensträger hat die Berücksichtigung der in den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zu den Nummern 3, 18, 30, 31, 35, 45, 47, 48 und 50 vorgetragenen Anregungen, Bedenken und Forderungen zugesagt. Die Forderungen wurden daher in die Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen.

Die Einwendungen, Vorschläge und Bedenken seitens der Träger öffentlicher Belange zu den Nummern der 19, 23, 36, 37, 42 und 44 konnten nicht oder nur teilweise berücksichtigt werden. Diese Einwendungen waren mithin insoweit zurückzuweisen.

Bei den weiteren Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, soweit hier Anregungen und Bedenken geäußert wurden, konnte Einvernehmen erzielt werden. Diese Stellungnahmen (zu den Nummern 26, 50h und 50i) können somit als erledigt angesehen werden.

Seitens der Träger öffentlicher Belange zu den Nummern 1, 2, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 14, 15, 16, 17, 29 und 39 wurden keine Bedenken gegen das Vorhaben vorgetragen.

Die Träger öffentlicher Belange zu den Nummern 4, 7, 12, 13, 20, 21, 22, 24, 25, 27, 28, 32, 33, 34, 38, 40, 41, 43, 46 und 49 haben keine Stellungnahmen abgegeben.

Zu 19)

Die Handelskammer Bremen begrüßt den Ausbau des Zubringers Überseestadt, äußert aber Bedenken bezüglich der Installation einer Lichtsignalanlage im Bereich Ingolstädter Straße / B 6. Seitens der Handelskammer wird vorgeschlagen, das Linksabbiegen aus der Ingolstädter Straße zu verbieten und den Verkehr Richtung A 27 über den Verteilerkreis Utbremen zu leiten.

Diese Regelung würde eine zusätzliche verkehrliche Belastung des Verteilerkreises bedeuten, zumal die Fahrzeuge dabei im Kreis zum Halten kommen würden, weil es sich um eine signaltechnisch nicht koordinierbare Wendefahrt handeln würde. Diese potentielle Störung des Verkehrsflusses durch den Utbremer Kreisel würde die Akzeptanz der Trassenführung unterhalb des Fly-Over gefährden und in der Folge auch die angestrebte Erhöhung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit des hier betrachteten Abschnittes der B 6. Ein Verbot des Linksabbiegens muss mithin als kontraproduktiv betrachtet werden. Eine signifikante Hemmung des Verkehrsflusses ist durch die neu zu errichtende Signalanlage an der Ingolstädter Straße nicht zu befürchten. Die Rotzeit wird hier aufgrund des verhältnismäßig geringen Verkehrsaufkommens und des Fehlens einer Fußgänger- und Radfahrerquerung deutlich geringer sein als bei der bereits bestehenden Anlage am Verteilerkreis. Da aufgrund des günstigen Knotenpunktabstandes zwischen den beiden Anlagen die Schaltung der Hauptrichtung in „Grüner Welle“ in beiden Richtungen möglich ist, wird es an der neu zu errichtenden Anlage zu keinen zusätzlichen Wartezeiten kommen.

Hinsichtlich der vorgetragenen Bedenken war die Einwendung der Handelskammer daher zurückzuweisen.

Zu 23)

Der Landesverband der Gartenfreunde Bremen e.V. macht sich in seiner Einwendung das Vorbringen der Kleingärtnervereine Blockland e.V. sowie Union e.V. zu Eigen und ergänzt darüber hinaus die dort vorgetragenen Anregungen und Bedenken. Die Einwendungen dieser beiden Kleingärtnervereine werden unter II „Private Einwendungen“, Nrn. 1 und 2, behandelt. Die entsprechenden Ausführungen der Planfeststellungsbehörde sind bitte dort nachzulesen, auf einen erneuten Abdruck an dieser Stelle wird verzichtet. Im Folgenden wird daher nur auf das darüber hinausgehende, eigene Vorbringen des Landesverbandes eingegangen.

Zunächst wird darum gebeten, die Beeinträchtigungen und Nutzungseinschränkungen für die Kleingärten und ihren Gemeinschaftseinrichtungen auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Des Weiteren wird die Errichtung weiterer Lärmschutzwände gefordert, insbesondere für das Teilstück stadteinwärts zwischen Rampe Hochschulring und dem Unionsweg.

Es werden geeignete Schutzvorkehrungen gegen Lärm, Staub und weiteren Belastungen während der Bauphase gefordert. Außerdem wird darum gebeten, die Hauptarbeiten nicht während der Kleingarten-Saison von Mai bis einschließlich August durchzuführen.

Des Weiteren solle dafür Sorge getragen werden, dass weder Baustellen- noch Ausweichverkehre die Wege und Straßen der benachbarten Kleingartenanlagen benutzen. Diesbezüglich wurde darauf hingewiesen, dass sich Wasserleitungen in diesen Wegen befinden, die leicht Schaden nehmen könnten. Der Landesverband bat außerdem darum, unbedingt alle betroffenen Pächter, Eigentümer, Verpächter und Vereinsvorstände rechtzeitig über Umfang und Zeitraum der jeweiligen Betroffenheit zu informieren.

Es sei zudem dafür zu sorgen, dass der Spielplatz des Vereins Blockland e.V. während der Baumaßnahme geschützt werde.

Bereits bei der Planung der Baumaßnahme wurde darauf geachtet, die Beeinträchtigung aller Betroffenen möglichst gering zu halten. Da die Verkehrsstärke geringer als 3.000 Kfz/h ist, konnte gemäß der Richtlinie RAS K-2-B auf einen Standstreifen verzichtet werden. Diese Richtlinie bietet erfahrungsgemäß bei ihrer bestimmungsgemäßen Anwendung die Gewähr für ein ausreichendes Maß an Sicher-

heit, so dass der für die Anlage eines Standstreifens deutlich größere Eingriff in Natur und Grundeigentum vermieden werden konnte.

Die Lärmschutzwände werden überwiegend von der Fahrbahn aus installiert. Es ist weder vorgesehen, die Wände von Kleingartengrundstücken aus zu bauen, noch die Wege im Kleingartengebiet zu befahren. Sollte dieses wider Erwarten doch erforderlich werden, ist seitens des Vorhabenträgers zugesagt worden, den Landesverband sowie den Vorsitzenden des betr. Kleingärtnervereines zu informieren bzw. um Genehmigung zu bitten. Ferner ist zugesagt worden, den Verband über den Baubeginn zu informieren. Diese Zusage ist in die Auflagen dieses Beschlusses aufgenommen worden.

Aufgrund der voraussichtlichen Bauzeit von mindestens 10 Monaten werden sich Beeinträchtigungen während der Kleingartensaison nicht vermeiden lassen. Die Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen in Verbindung mit den hier verfügbaren Auflagen und Nebenbestimmungen werden aber für einen größtmöglichen Schutz vor Lärm, Erschütterungen, Staub etc. sorgen.

Die Bemessung der aktiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Nach den Bestimmungen der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung eines Verkehrsweges grundsätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung sicherzustellen. Gemäß § 41 Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) gilt dieses nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Aus diesem Grund können nicht im gesamten Bereich des Zubringers Lärmschutzwände errichtet werden.

Die jeweils geltenden Grenzwerte ergeben sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Zu Planungsbeginn waren für das Teilstück stadteinwärts zwischen Rampe Hochschulring und dem Unionweg noch Kleingärten zu berücksichtigen. Zwischenzeitlich setzt ein neuer, bereits planreifer Bebauungsplan hier Ausgleichsflächen (Streuobstwiesen) für die Ausweitung des Gewerbegebietes Bayernstraße fest, welche schon weitgehend umgesetzt sind. Alle Kleingärten in diesem Gebiet sind längst geräumt, lediglich eine Kaisenauswohnerin lebt noch in diesem Gebiet. Für sie kommt eine Außenwohnbereichsentschädigung in Betracht, da der maßgebliche Immissionsgrenzwert am Tage überschritten wird. Bei den anderen noch vorhandenen Kleingärten im Bereich „Hinter dem Neuen Kamp“ werden die Grenzwerte für Kleingartengebiete eingehalten. Unter diesen Voraussetzungen lagen die Kosten für eine Lärmschutzwand in diesem Gebiet völlig außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck, so dass die ursprünglichen Planungen entsprechend geändert werden mussten.

Nach der Verkehrslärmschutzverordnung ist einerseits von den Durchschnittswerten (Verkehrsbelastung, Geschwindigkeiten, Anteil Schwerlastverkehr etc.) auszugehen, andererseits ist nur der von dem zu untersuchenden Verkehrsweg ausgehende Schallpegel zu beurteilen.

Um hier eine für alle Betroffenen einheitliche Beurteilungsgrundlage zu erhalten, sind auf der Basis von empirischen Untersuchungen detaillierte Rechenverfahren entwickelt und durch Gesetz manifestiert worden. § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung schreibt ausdrücklich vor, dass der Beurteilungspegel an Straßen nach der Berechnungsmethode in der Anlage 1 der Verordnung zu ermitteln ist. In dieser Berechnung gehen in standardisierter Gewichtung etliche Parameter ein, z.B. Höchstgeschwindigkeiten, Straßenoberflächen, Steigungen, Pegeländerungen durch Boden und Meteorologiedämpfungen, Windrichtungen/-geschwindigkeiten etc. Lärmmessungen sind durch den Gesetzgeber nicht vorgesehen. Auf diese Weise ist es möglich, für alle Betroffenen zu weitgehend gerechten Lösungen zu kommen, die alle Parameter der Lärmbelastung des zu untersuchenden Verkehrsweges beinhalten. Das angewandte Verfahren ist in anderen Fällen bereits durch Gerichtsurteile bestätigt.

Der Spielplatz im Bereich der Auffahrt Hochschulring/B6 ist nicht durch Baumaßnahmen betroffen. Der Spielplatz ist bereits eingezäunt. Es werden keine Änderungen am Spielplatz vorgenommen.

Die Einwendung des Landesverbandes der Gartenfreunde Bremen e.V. war daher zurückzuweisen, da auch die zu Eigen gemachten Einwendungen der Kleingärtnervereine zurückzuweisen waren.

Zu 36)

Seitens des Ortsamtes West / Stadtteilbeirat Walle wurde die Zustimmung zu der geplanten Baumaßnahme von der Erfüllung ihrer drei diesbezüglichen Forderungen abhängig gemacht.

1) Es wurde die Errichtung einer Lärmschutzwand zwischen dem Hochschulring und dem Brückenbauwerk Unionweg (vorm. Kuhkampsweg) in stadteinwärtiger Richtung gefordert.

Die Bemessung der aktiven Schallschutzmaßnahmen ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Nach den Bestimmungen der 16. Verordnung zur Durchführung

des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung eines Verkehrsweges grundsätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung sicherzustellen. Gemäß § 41 Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) gilt dieses nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Die jeweils geltenden Grenzwerte ergeben sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Zu Planungsbeginn waren hier noch Kleingärten zu berücksichtigen. Zwischenzeitlich setzt ein neuer, bereits planreifer Bebauungsplan hier Ausgleichsflächen (Streuobstwiesen) für die Ausweitung des Gewerbegebietes Bayernstraße fest, welche schon weitgehend umgesetzt sind. Alle Kleingärten in diesem Gebiet sind längst geräumt, lediglich eine Kaisenauswohnerin lebt noch in diesem Gebiet. Für sie kommt eine Außenwohnbereichsentschädigung in Betracht, da der maßgebliche Immissionsgrenzwert am Tage überschritten wird. Bei den anderen noch vorhandenen Kleingärten im Bereich „Hinter dem Neuen Kamp“ werden die Grenzwerte für Kleingartengebiete eingehalten. Unter diesen Voraussetzungen lagen die Kosten für eine Lärmschutzwand in diesem Gebiet völlig außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck, so dass die ursprünglichen Planungen entsprechend geändert werden mussten.

Nach der Verkehrslärmschutzverordnung ist einerseits von den Durchschnittswerten (Verkehrsbelastung, Geschwindigkeiten, Anteil Schwerlastverkehr etc.) auszugehen, andererseits ist nur der von dem zu untersuchenden Verkehrsweg ausgehende Schallpegel zu beurteilen.

Um hier eine für alle Betroffenen einheitliche Beurteilungsgrundlage zu erhalten, sind auf der Basis von empirischen Untersuchungen detaillierte Rechenverfahren entwickelt und durch Gesetz manifestiert worden. § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung schreibt ausdrücklich vor, dass der Beurteilungspegel an Straßen nach der Berechnungsmethode in der Anlage 1 der Verordnung zu ermitteln ist. In dieser Berechnung gehen in standardisierter Gewichtung etliche Parameter ein, z.B. Höchstgeschwindigkeiten, Straßenoberflächen, Steigungen, Pegeländerungen durch Boden und Meteorologiedämpfungen, Windrichtungen/-geschwindigkeiten etc. Lärmmessungen sind durch den Gesetzgeber nicht vorgesehen. Auf diese Weise ist es möglich, für alle Betroffenen zu weitgehend gerechten Lösungen zu kommen, die alle Parameter der Lärmbelastung des zu untersuchenden Verkehrsweges beinhalten. Das angewandte Verfahren ist in anderen Fällen bereits durch Gerichtsurteile bestätigt.

Auf dieser Berechnungsgrundlage sind die angegebenen doppelten Lärmschutzwände in Höhe der Ingolstädter Straße angeordnet worden. Sie dienen in diesem Bereich und in dieser Anordnung ausschließlich dem Schutz der Kleingärten. Das Gewerbegebiet wird nicht geschützt. Weil der Fly-Over höher gelegen ist, musste er eine eigene Lärmschutzwand erhalten, um die Grenzwerte im Kleingartengebiet einhalten zu können.

Im weiter stadteinwärts gelegenen Waller Wohngebiet konnte kein Lärmschutz vorgesehen werden, weil der Ausbau des Autobahnzubringers als anspruchsbegründende Maßnahme dort keine direkten Auswirkungen hat, die zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte führen könnten.

2) Es wurde die Verfüllung des Waller Fleets im vorderen Teil im Rahmen der erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gefordert.

Der Vorhabenträger hat die Umsetzbarkeit dieser Forderung intensiv geprüft. Dieser südliche Teil des Waller Fleets ist in seiner Funktion als Vorflut zwar nicht mehr erforderlich, so dass der Deichverband einer Verfüllung zustimmen würde. Allerdings hat dieser Wasserlauf mit seinen mit einer halbruderalen Gras- und Staudenflur bewachsenen Böschungen durchaus eine ökologische Wertigkeit. Zudem müssten die das Ortsbild prägenden alten Kastanienbäume zumindest teilweise für die Durchführung der Maßnahme gefällt werden. Da Kastanien sehr empfindlich auf die Überschüttung ihres Wurzelsystems reagieren, würden sie eine bis auf das heutige Geländeniveau ausgeführte Verfüllung zur Herstellung der angestrebten Parkanlage nicht lange überleben. Somit hätte die Verfüllung des Fleets einen zusätzlichen Kompensationsbedarf herbeigeführt statt wie eigentlich beabsichtigt, selbst als Ausgleichsmaßnahme herangezogen werden zu können.

Der Vorhabenträger konnte zwar der beantragten Verfüllung nicht zustimmen, hat aber andere Mittel gefunden, der beklagten Verschlammung und Vermüllung des Waller Fleetes entgegenzuwirken. Es wurde eine struktureichere Gestaltung des südlichen Waller Fleetes als Kompensationsmaßnahme im Landschaftspflegerischen Begleitplan integriert. Dabei ist vorgesehen, am Waller Fleet zwischen Fleetstraße und Hohweggraben die vorhandene Uferbefestigung zu entfernen und das Fleet aufzureinigen. Durch Wasser- und Uferstaudenpflanzungen in Verbindung mit einzelnen großen Steinen kann die Strukturvielfalt des Gewässers erhöht und das Erscheinungsbild aufgewertet werden. Durch eine

Absperrung der Böschungen mit Pfählen wird eine Ordnung des Parkens in dem Bereich angestrebt. Planungsziel ist, neben der ökologischen auch eine stadtgestalterische Aufwertung des südlichen Fleetabschnittes und seiner Randzonen zu erreichen. Mit der Planfeststellung der Maßnahme wird der Vorhabenträger rechtlich verbindlich verpflichtet, die Kompensationsmaßnahme dauerhaft zu erhalten. Durch die Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen ist eine regelmäßige Aufreinigung des Bereichs künftig gewährleistet. Der Intention von Ortsamt, Beirat und Kleingärtnern, eine Verschlammung und Vermüllung künftig zu vermeiden, wird damit ebenso entsprochen wie den Vorgaben des Naturschutz- und Wasserrechtes, Gewässer mit ihren Randstreifen und Uferzonen zu erhalten und möglichst naturnah zu entwickeln.

3) Es wurde die Beteiligung des Stadtteilbeirates Walle bei der Auswahl von aufgegebenen Kleingärten im Bebau-Plan 1800 (linke Seite Waller Fleet) zu Streuobstwiesen (Kompensation) gefordert.

Der Vorhabenträger hat hierzu ausgeführt, dass die geplante Umwandlung brachliegender, z.T. abgeräumter Kleingärten zu Streuobstwiesen als Maßnahme zur Kompensation von erheblichen Beeinträchtigungen von Gehölzbeständen durch den Zubringerausbau auf einer Anregung des Referates Grünordnung des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr basiert. Der Planung liege das „Kompensationskonzept Waller Fleet/In den Wischen“ von Stadtgrün Bremen zugrunde. Das Referat Grünordnung habe mehrfach während der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen von Abstimmungsgesprächen bezüglich des Kompensationskonzeptes mit dem Ortsamt West und dem Stadtteilbeirat Walle berichtet. In dem Zusammenhang sei auch über die geplanten Kompensationsmaßnahmen beidseitig des Waller Fleetes für den Ausbau des Zubringers Überseestadt gesprochen worden. Insofern sei das Amt für Straßen und Verkehr als Vorhabenträger davon ausgegangen, dass das Konzept und auch die daraus entwickelten Maßnahmen mit dem Ortsamt West und dem Stadtteilbeirat Walle abgestimmt seien. Diese Auffassung erscheint nachvollziehbar.

Bezüglich aller drei Forderungen war die Einwendung des Orsamt West /Stadtteilbeirates Walle daher zurückzuweisen.

Zu 37)

Von Seiten der Polizei Bremen werden keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Maßnahme geäußert. Die Notwendigkeit und Geeignetheit des Zubringerausbaues werden bestätigt.

Darüber hinaus wird angeregt, dass ein verbesserter Verkehrsfluss während der besonders problematischen Verkehrsspitzenzeiten durch eine Verkehrslenkung mittels Änderung der Höchstgeschwindigkeit auf dem Fly-Over und der Ortsfahrbahn zum Utbremer Kreisel erreicht werden könne. Hierzu wird seitens der Straßenverkehrsbehörde nachvollziehbar die Ansicht vertreten, dass eine Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer so nicht erreichbar sei, da gerade in den Verkehrsspitzenzeiten ein Erzielen der Höchstgeschwindigkeiten auch nach dem Umbau nicht möglich sein werde.

Zusätzlich wird zur Vermeidung einer Störung des Verkehrsabflusses auf den Ortsfahrbahnen durch die Radfahrer- und Fußgängerführung im Utbremer Kreisel eine Tunnelröhre vorgeschlagen. Dieser Bereich liegt nicht mehr innerhalb der Planfeststellungsgrenzen, und seitens der Stadtgemeinde Bremen ist eine Unterführung für Radfahrer und Fußgänger nicht geplant.

Hinsichtlich dieser Anregungen war die Einwendung der Polizei Bremen daher zurückzuweisen.

Zu 42)

Von Seiten des Gesundheitsamtes Bremen werden die geplanten Lärmschutzmaßnahmen begrüßt. Die geforderten Auflagen zur Vermeidung bzw. Verminderung baubedingter Beeinträchtigungen werden vom Vorhabenträger zugesagt und mit diesem Beschluss planfestgestellt.

Darüber hinaus wird gefordert, die Häuser der sog. „Kaisen-Auswohner“ als schutzbedürftige Wohnbereiche zu berücksichtigen.

Bei diesen Behelfsheimen der Kaisenauswohner handelt es sich nicht um bauordnungsrechtlich zulässige Wohngebäude. Nach dem Krieg durften aufgrund der herrschenden Wohnungsnot in bestimmten Gebieten Häuser ohne Baugenehmigung errichtet werden, in denen heute nur noch das Auswohnen der zweiten Generation gestattet ist. Gemäß den Verkehrslärmschutzrichtlinien können aber passive Schutzmaßnahmen an vorhandenen Gartenhäusern nur vorgesehen werden, wenn die Wohnnutzung bauordnungsrechtlich zulässig ist. Das ist bei den Kaisenauswohnern nicht der Fall, weil deren Wohnnutzung nur geduldet ist. Objektschutzmaßnahmen für die Gebäude kommen daher nicht in Betracht. Die Kaisen-Häuser sind lärmschutzrechtlich wie die umliegenden Kleingärten zu behandeln. Da in Kleingärten das Wohnen untersagt ist, sind die dort befindlichen Räumlichkeiten nicht zum dauernden

Aufenthalt von Personen bestimmt und mithin laut Lärmschutzverordnung nicht schutzwürdig. Aus diesem Grund wurden für das gesamte betroffene Kleingartengebiet in der schalltechnischen Untersuchung nur die Tagwerte für den Außenwohnbereich berechnet.

Diesbezüglich war die Einwendung des Gesundheitsamtes Bremen daher zurückzuweisen.

Zu 44)

Von Seiten des Senators für Wirtschaft und Häfen wird die geplante Maßnahme grundsätzlich für dringend geboten gehalten, lediglich bezüglich einer Details bestehen Bedenken, die während der Anhörung nur teilweise ausgeräumt werden konnten.

So wird angezweifelt, ob eine einzige Nothaltebucht angesichts der hohen Verkehrsbelastung mit erheblichem Lkw-Anteil ausreichend ist. Da aber die Verkehrsstärke geringer als 3.000 Kfz/h ist, muss gemäß der Richtlinie RAS K-2-B kein Standstreifen vorgesehen werden. Diese Richtlinie bietet erfahrungsgemäß bei ihrer bestimmungsgemäßen Anwendung die Gewähr für ein ausreichendes Maß an Sicherheit, so dass der für die Anlage eines Standstreifens deutlich größere Eingriff in Natur und Grundeigentum wie auch der höhere finanzielle Aufwand als nicht verhältnismäßig zu bewerten ist. Daher erscheint es nachvollziehbar, dass der Vorhabenträger keinen Bedarf erkennt, in dieser Angelegenheit ein Gespräch mit dem BMVBS zu führen.

Außerdem werden Bedenken geäußert bezüglich der Installation einer Lichtsignalanlage im Bereich Ingolstädter Straße / B 6. Seitens des Senators für Wirtschaft und Häfen wird vorgeschlagen, das Linksabbiegen aus der Ingolstädter Straße zu verbieten und den Verkehr Richtung A 27 über den Verteilerkreis Utbremen zu leiten. Diese Regelung würde eine zusätzliche verkehrliche Belastung des Verteilerkreises bedeuten, zumal die Fahrzeuge dabei im Kreis zum Halten kommen würden, weil es sich um eine signaltechnisch nicht koordinierbare Wendefahrt handeln würde. Diese potentielle Störung des Verkehrsflusses durch den Utbremer Kreisel würde die Akzeptanz der Trassenführung unterhalb des Fly-Over gefährden und in der Folge auch die angestrebte Erhöhung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit des hier betrachteten Abschnittes der B 6. Ein Verbot des Linksabbiegens muss mithin als kontraproduktiv betrachtet werden. Eine signifikante Hemmung des Verkehrsflusses ist durch die neu zu errichtende Signalanlage an der Ingolstädter Straße nicht zu befürchten. Die Rotzeit wird hier aufgrund des verhältnismäßig geringen Verkehrsaufkommens und des Fehlens einer Fußgänger- und Radfahrerquerung deutlich geringer sein als bei der bereits bestehenden Anlage am Verteilerkreis. Da aufgrund des günstigen Knotenpunktabstandes zwischen den beiden Anlagen die Schaltung der Hauptrichtung in „Grüner Welle“ in beiden Richtungen möglich ist, wird es an der neu zu errichtenden Anlage zu keinen zusätzlichen Wartezeiten kommen.

Durch die verkehrsabhängige Steuerung stellt sich eine deutlich Bevorzugung der Hauptrichtung (Ortsfahrbahn Zubringer Überseestadt) automatisch ein. Durch das breite Grünband und den günstigen Knotenabstand zum Verteilerkreis ist die Koordinierung in beiden Richtungen ebenfalls leicht darstellbar.

Die Abbiegespuren in der Ingolstädter Straße sind variabel, da die Fahrbahnfläche im weiteren Verlauf lediglich durch Markierung in eine Fahrspur und einen Parkstreifen getrennt ist und der geringe Parkdruck an dieser Stelle auch eine Verkürzung des Parkstreifens zugunsten einer längeren Rechtsabbiegespur zulässt. Der Linksabbiegefahrstreifen in der Hauptrichtung ist entsprechend des geringen Bedarfs ebenfalls ausreichend dimensioniert.

Des Weiteren werden die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit im Bereich der stadtauswärts führenden Fahrbahn nach dem zweistreifigen Ausbau problematisiert.

Eine verkehrssichere und leistungsfähige Verflechtung wird durch Ummarkierungen gewährleistet, die allerdings nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind. Die Abteilung 3 des Amtes für Straßen und Verkehr sieht eine Ummarkierung im Bereich des Zubringers stadtauswärts dahingehend vor, dass der Verkehr vom Utbremer Kreisel kommend direkt auf den Zubringer geführt wird.

Darüber hinaus wird zur Überprüfung der Effektivität des geplanten Ausbaues eine Verkehrssimulation angeregt. Hierzu argumentiert der Vorhabenträger nachvollziehbar, dass eine solche Simulation aufgrund der alternativlosen Erforderlichkeit der Maßnahme für entbehrlich gehalten wird.

Bezüglich der geäußerten Bedenken war die Einwendung des Senators für Wirtschaft und Häfen daher zurückzuweisen.

IV

Wasserrechtliche Erlaubnis

Das bestehende Entwässerungskonzept wird im Wesentlichen beibehalten. Es ist vorgesehen, dass der Abfluss der Straßenflächen überwiegend dezentral über Bankette und Böschungen bzw. bereichsweise über Entwässerungsschlitze sowie Mulden abgeleitet wird. Geringe Abflüsse werden im Böschung-/Muldenbereich versickern, stärkere Abflüsse werden direkt bzw. indirekt dem Hufenfleet zugeführt. Durch den breitflächigen Ablauf über Böschungen bzw. durch Passage des bewachsenen Oberbodens findet eine Reinigung statt.

Durch die Anlage einer Baustraße wird ein Teilabschnitt des Hufenfleets verrohrt und überbaut. Die Verrohrung und Überbauung wird nach Abschluss der Baumaßnahme wieder aufgehoben. Durch die mit der Erweiterung der Fahrbahnen verbundene Neuanlage einer Böschung werden das Hufenfleet und einzelne Segmente der Seitengräben auf einer Fläche von etwa 670m² zugeschüttet oder verrohrt.

Als Ausgleich für die Überbauung von Teilen des Hufenfleets werden diese parallel westlich versetzt zwischen Anbindung des Hochschulrings und Gewerbegebiet Bayernstraße neu gebaut. Dabei wird eine naturnähere Gestaltung des Gewässerprofils angestrebt. Ebenso werden als Ausgleich für den Verlust von Abschnitten der zeitweilig wasserführenden Straßenseitengräben parallel zu den überbauten Strecken neue Grabenabschnitte geschaffen.

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

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

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

Auflagen und Hinweise zum Oberflächenwasserschutz:

1. Mit dem Niederschlagswasser darf kein durch häuslichen, gewerblichen, landwirtschaftlichen oder sonstigen Gebrauch in seinen Eigenschaften verändertes Wasser (Schmutzwasser) in die Gewässer eingeleitet werden.
2. Böschungen und Mulden, die Oberflächenabfluss von Fahrbahnflächen aufnehmen und aus denen heraus eine Versickerung stattfindet bzw. stattfinden kann, sind zur Erlangung eines erforderlichen Reinigungsvermögens mit mindestens 20 cm Oberboden (Mutterboden) auszubilden.
3. Die Sickermulden und Böschungen sind so herzustellen und zu unterhalten, dass sie dauerhaft bewachsen sind. Die Versickerungsanlagen sind mindestens halbjährlich zu kontrollieren; größere Stoffanreicherungen (z.B. bei Laubfall) sind zu entfernen.
4. Besteht die Gefahr, dass wassergefährdende Stoffe in das Entwässerungssystem gelangen, hat der Inhaber der Planfeststellung dafür Sorge zu tragen, dass ein Abfluss dieser Stoffe verhindert wird.
5. Gelangen wassergefährdende Stoffe in das Entwässerungssystem, hat der Planfeststellungsinhaber unverzüglich dafür Sorge zu tragen, dass die Entwässerung unterbrochen wird. Die Entwässerung darf erst wieder fortgesetzt werden, wenn die wassergefährdenden Stoffe ordnungsgemäß entfernt worden sind.
6. Sind trotz aller Vorkehrungen wassergefährdende Stoffe in das Gewässer oder in den Untergrund gelangt, so ist dieses der Wasserbehörde, Bereich Gewässerschutz (Tel.: 361-5605 oder 0172/4213713), oder der nächsten Polizeidienststelle unverzüglich anzuzeigen.
7. Um eine Verschmutzung des Niederschlagswassers weitgehend zu vermeiden, sind die zu entwässernden Verkehrsflächen und Einläufe stets sauber zu halten.

Begründung:

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

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

V

Auflagen und Nebenbestimmungen

Informationspflichten

Über den Beginn der Baumaßnahme sind die betroffenen Leitungsträger sowie der Bremische Deichverband am rechten Weserufer und der Landesverband der Gartenfreunde frühzeitig zu unterrichten. Die Bautermine und Verkehrszustände während der Bauzeit sind rechtzeitig mit dem Referat 54 (Baustellenkoordination) beim Senator für Bau, Umwelt und Verkehr abzustimmen.

Bodenkontaminationen/Altlasten

Altlastenablagerungen sind im Bereich der geplanten Baumaßnahme nicht bekannt und werden dort auch nicht vermutet.

Beim Auf- und Einbringen von Materialien auf oder in Böden im Rahmen des genehmigten Bauvorhabens (einschließlich Bodenaushub) sind die Anforderung der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) sowie der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) - Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen, Technische Regeln -in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Sollten sich wider Erwarten Anhaltspunkte für Verunreinigungen des Bodens oder des Grundwassers in der Vorbereitung oder Durchführung der Baumaßnahme ergeben, so ist dieses unverzüglich dem Bodenschutzreferat beim Senator für Bau, Umwelt und Verkehr gemäß § 3 (1) Bremisches Bodenschutzgesetz (BremBodSchG) mitzuteilen (Tel.: 361 9233, Fax: 496 9233, E-Mail: marlene.troue@umwelt.bremen.de bzw. Vertreter/in oder Nachfolger/in im Amt)

Bauablaufplanung, Landschaftspflegerische Begleitplanung

Vor Baubeginn sind Ausführungspläne im jeweils geeigneten Maßstab, Bauzeiten- und Bauablaufpläne sowie ein Baubetriebsplan einvernehmlich mit der Naturschutzbehörde beim Senator für Bau, Umwelt und Verkehr abzustimmen. Bei der Durchführung der Baumaßnahme ist die Bundesartenschutzverordnung zu beachten.

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

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

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

Die nach dem landschaftspflegerischen Begleitplan neu zu pflanzenden Gehölze entlang der Straßen-trasse sind spätestens in der ersten auf die Fertigstellung der Baumaßnahme folgenden Pflanzperiode anzupflanzen und zu erhalten. Die Ausführung der Pflanzarbeiten ist einvernehmlich vor Baubeginn mit der Naturschutzbehörde abzustimmen.

Die Unterhaltung und Pflege der neuangelegten Vegetationsflächen sind auf Dauer zu sichern.

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

Wasserwirtschaft

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

- 1) Die vorhandene hydraulische Funktionsfähigkeit des Hufenfleetes und auch der auf der östlichen Seite des Zubringers vorhandenen Gräben darf durch die geplante Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden. Das Rückhaltevolumen für den Bemessungsregen ($T_n=5a$) ist sicherzustellen. Der Deichverband hat in diesem Zusammenhang daraufhin gewiesen, dass der vorgesehene Ausbau des mittleren und unteren Hufenfleetes bisher nicht erfolgt ist.
- 2) Der ausreichende Wasserabfluss in den Gewässern ist während der Baumaßnahme jederzeit zu gewährleisten.
- 3) Der auf der Westseite des Hufenfleetes zwischen der Ingolstädter Straße und dem Kuhkampsweg vorhandene Unterhaltungstreifen darf durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden bzw. ist nach Ende der Baumaßnahme entsprechend dem jetzigen Zustand wiederherzustellen. Wie abgestimmt ist im weiteren Verlauf des Hufenfleetes bis zum Unionweg ein neuer Unterhaltungstreifen mit einer Breite von 5,00m anzulegen.
- 4) Die vorhandenen Durchlassbauwerke sind soweit erforderlich zu verlängern und ordnungsgemäß an das Gewässer anzuschließen. Der Uferbereich ist in naturnaher Bauweise nach Maßgabe des Deichverbandes zu befestigen.
- 5) Sämtliche Gehölzpflanzungen im Bereich der Gewässer sind vor Ort einvernehmlich mit dem Deichverband am rechten Weserufer festzulegen.
- 6) Die Ausführungsplanung sämtlicher die Gewässer betreffenden Maßnahmen einschließlich der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist vor Baubeginn im Einvernehmen mit dem Deichverband am rechten Weserufer abzustimmen. So ist bzgl. der Umgestaltung des Hohweggrabens darauf zu achten, dass der an der nördlichen Seite verlaufende Unterhaltungstreifen nicht beeinträchtigt werden darf.
- 7) Der Beginn der Bauarbeiten ist dem Deichverband anzuzeigen.
- 8) Nach Fertigstellung der Baumaßnahmen im Bereich der Gewässer ist kurzfristig eine Abnahme der betroffenen Gewässerbereiche mit dem Deichverband durchzuführen. Zur Abnahme sind die betroffenen Gewässer sowie die entsprechenden Nebenanlagen vom Antragsteller oder seinem Rechtsnachfolger in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen.

Zufahrten

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

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

Die Löschwasserversorgung in dem Bereich ist ständig aufrecht zu erhalten.

Schäden

Es sind die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Schäden an Gebäuden durch einen Sachverständigen so rechtzeitig zu erarbeiten, dass sie in der Bauausführung berücksichtigt werden können. Für den Fall, dass Schäden nicht ausgeschlossen werden können, ist zur Sicherung des Nachweises von eventuell durch die Baumaßnahme hervorgerufenen Schäden vor Baubeginn auf Kosten des Vorhabenträgers eine Beweissicherung durch einen Sachverständigen durchzuführen. Die genaue Festlegung des zu untersuchenden Einwirkungsbereiches erfolgt in einvernehmlicher Abstimmung mit dem Vorhabenträger durch den Sachverständigen.

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

Immissionsschutz

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

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

Während der Bauphase sind zur Vermeidung von Feinstaubemissionen die Vorgaben des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr gemäß der Richtlinie für die Konkretisierung immissionsschutzrechtlicher Betreiberpflichten zur Vermeidung und Verminderung von Staub-Emissionen durch Bautätigkeit zu berücksichtigen.

Erschütterungen

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

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

Kulturgüter

Belange der archäologischen Bodendenkmalpflege sind von der Planung nicht betroffen.

VI

Begründung

Nach § 17 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Der Ausbau des Autobahnzubringers Überseestadt der A 27 zwischen der Anschlussstelle Überseestadt und dem Verteilerkreis Utbremen stellt eine Maßnahme im Sinn des § 17 FStrG dar.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 BremVwVfG).

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

Mit Schreiben vom 2. Juni 2006 hat das Amt für Straßen und Verkehr dem Senator für Bau, Umwelt und Verkehr die Planunterlagen für den Ausbau des Autobahnzubringers Überseestadt der A 27 zwischen der Anschlussstelle Überseestadt und dem Verteilerkreis Utbremen zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zugeleitet.

Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 20. Juni 2006 bis zum 19. Juli 2006 einschließlich in der Bibliothek der Bremischen Bürgerschaft und dem Ortsamt West 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 Änderungen in den Planunterlagen (Blaueintragungen) umfassen lediglich Korrekturen und Aktualisierungen, so dass eine erneute Auslegung oder Anhörung Betroffener nicht erforderlich war. Die geringfügigen Änderungen im Grunderwerbsverzeichnis und -plan bezüglich sechs vorübergehend benötigter Flächen ergaben sich ausschließlich aufgrund der Ergebnisse der Schlussvermessung im Bereich des Gewerbegebietes Bayernstraße, auf die in den Unterlagen bereits nachrichtlich hingewiesen worden war und die den Betroffenen bekannt war.

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 B 6 bzw. der Autobahnzubringer Überseestadt verbindet die A 27 mit dem Nordwestknoten. Er ist Teil des Bundesfernstraßenzuges B 6, B 75 und A 281 und stellt für diesen die Verbindung zur A 27 her. Dem Autobahnzubringer kommen in Bremen wichtige Verbindungsfunktionen zu. Über untergeordnete Straßen erschließt er die Bremer Innenstadt, den Technologiepark einschließlich Universität, die Häfen einschließlich des Quartiers Überseestadt, den Flughafen und das Güterverteilzentrum (GVZ). Der gesamte Straßenzug ist Teil des Bremischen LKW-Führungsnetzes.

Er ist gekennzeichnet durch eine dichte Abfolge von Zu- und Abfahrten, die den Anschluss des nachgeordneten Netzes herstellen. Aufgrund der insbesondere tagsüber hohen Verkehrsbelastung auf dem Autobahnzubringer Überseestadt kommt es in den Spitzenstunden zu Rückstauungen in stadteinwärtiger Richtung vor dem Fly-Over, die bis auf die A 27 (Richtungsfahrbahn Walsrode) zurückreichen. Sie führen dort nicht nur zu einer Verminderung der Leistungsfähigkeit, sondern stellen zudem einen Unfallgefahrenpunkt dar, der im Zuge dieser Maßnahme beseitigt werden soll.

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist geplant, den Autobahnzubringer Überseestadt (B 6) zwischen der Anschlussstelle Überseestadt und der Auffahrt auf den Brückenstrang über den Verteilerkreis Utbremen (Fly-Over) stadteinwärts von zwei auf drei Fahrstreifen zu verbreitern.

Auf der Richtungsfahrbahn stadtauswärts erfolgt im Bereich der Einmündung Ingolstädter Straße eine Verbreiterung von einem auf zwei Fahrstreifen.

Im gleichen Zuge soll an der Anschlussstelle Überseestadt die westliche Ausfahrtsrampe der A 27 (Richtungsfahrbahn Walsrode) auf zwei Fahrstreifen erweitert werden.

Ein durchgängig dreistreifiger Ausbau stadteinwärts in Verbindung mit der Signalisierung des Verteilerkreises Utbremen bewirkt eine Steigerung der Leistungsfähigkeit und eine Vergrößerung der zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche, in deren Folge der Rückstau auf die Autobahn vermieden und der Unfallgefahrenpunkt beseitigt werden soll.

Die Verbreiterung des Autobahnzubringers verläuft bestandsorientiert. Er ist als anbaufreie Straße mit überregionaler Verbindungs- und lokaler Verknüpfungsfunktion konzipiert. Für den Ausbau werden größtenteils die vorhandenen Seitenstreifen genutzt, die in dieser Funktion ersatzlos entfallen. Dadurch werden Eingriffe in die angrenzenden Biotope weitestgehend reduziert.

Der Zubringer verläuft zwischen Ingolstädter Straße und Hochschulring in direkter Nähe zu Kleingartenanlagen. Aufgrund der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen sind bereichsweise Lärmschutzwände erforderlich.

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

Von besonderer Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes Bremen ist die störungsfreie Erreichbarkeit bestehender und geplanter Wirtschaftsstandorte. Qualitative Defizite in der Verkehrsinfrastruktur gehören zu den entscheidenden Investitionshemmnissen für Wirtschaftsansiedlungen. Der Ausbau des Autobahnzubringers Überseestadt der A 27 zwischen der Anschlussstelle Überseestadt und dem Verteilerkreis Utbremen hat für die Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Bremen höchste Priorität.

VII

Verfahren nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG)

Seitens der Planfeststellungsbehörde ist eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3 c Abs. 1 UVPG durchgeführt worden. Dabei wurde nach überschlägiger Prüfung festgestellt, dass nicht zu erwarten ist, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben wird, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen sind. Somit war für die Verbreiterung des Autobahnzubringers Überseestadt (B6) auf drei Fahrstreifen stadteinwärts keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Diese Entscheidung vom 1. September 2005 war in den Bremer Tageszeitungen sowie im Bremer Amtsblatt veröffentlicht worden.

VIII

Linienführung/Alternativenprüfung

Ein durchgängig dreistreifiger Ausbau des Autobahnzubringers Überseestadt stadteinwärts bewirkt eine Steigerung der Leistungsfähigkeit und eine Vergrößerung der zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche, in deren Folge der Rückstau auf die Autobahn vermieden und der Unfallgefahrenpunkt beseitigt werden soll. Ein leistungsgerechter Ausbau der B 6 bzw. des Autobahnzubringers Überseestadt für das prognostizierte Verkehrsaufkommen wäre nur durch den Bau eines zweiten Brückenbauwerks über den Verteilerkreis Utbremen möglich, welches aber nach Fertigstellung des Wesertunnels im Zuge der A 281 seine hohe Verkehrsbedeutung verlieren wird. Aus diesem Grund wurde es seitens des Bundesverkehrsministeriums nicht in den vordringlichen Bedarf aufgenommen.

Eine alternative Maßnahme oder auch nur eine alternative Linienführung kamen daher nicht in Betracht.

IX

Immissionsschutz

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

Die Anforderungen des § 41 BImSchG sind durch die 16. BImSchV konkretisiert worden, die u.a. Immissionsgrenzwerte festsetzt und das Verfahren zur Berechnung der Beurteilungspegel regelt. Die Beurteilungspegel der schalltechnischen Untersuchung (Ordner 1, Anlage 11) wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Die durchgeführten Lärmberechnungen ergeben lediglich an fünf Gebäudefronten innerhalb des Gewerbegebietes westlich der B 6 Grenzwertüberschreitungen.

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

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

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

Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches

Bei 13 Grundstücken (Kleingarten- bzw. Wohngrundstücke) ist am Tage im Außenwohnbereich eine Überschreitung des maßgebenden Immissionsgrenzwertes der 16. BImSchV festzustellen. Die insoweit betroffenen Grundstücke ergeben sich aus der vg. Anlage 11 zu der schalltechnischen Unterlage.

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

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

Schadstoffbelastung

Das geplante Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelung des § 74 Abs. 2 BremVwVfG.

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen 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 Schadstoffimmissionsberechnungen wurden unter Verwendung der MLuS 02 (Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung), geänderte Fassung 2005 durchgeführt. Zur Bestimmung der Vorbelastung wurden die Daten des Bremer Luftüberwachungssystems (BLUES) aus den Jahren 2003 und 2004 herangezogen.

Wegen der unzureichenden Verkehrsverhältnisse im Bereich des Autobahnzubringers Überseestadt mit ihren negativen Erscheinungsformen kommt es heute zu erhöhten Luftschadstoffemissionen in diesem Gebiet.

Entsprechend den Ergebnissen der Lufthygienischen Untersuchung (Unterlage 11A) ist mit einem Rückgang der Schadstoffkonzentrationen zu rechnen, da sich sowohl die Verbesserung der Abgas-technik an den Fahrzeugen als auch der durch den Straßenausbau verbesserte Verkehrsfluss emissionsmindernd auswirken. In einer Entfernung von mehr als 10 m zur B 6 ist grundsätzlich von einer Einhaltung der anzuwendenden Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV auszugehen. Eine Überschreitung kann sich lediglich unmittelbar am Straßenrand ergeben (Stickstoffdioxid und PM₁₀(Partike)). Die Ausbreitung der Emissionen wird durch die geplanten Lärmschutzwände vermindert.

X

Grunderwerb

Das Vorhaben beansprucht vorübergehend oder dauernd Flächen in Privateigentum.

Eine Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen hat ergeben, dass insofern zur Verwirklichung des im überwiegenden Allgemeinwohl liegenden Vorhabens die betroffenen privaten Belange

der Eigentümer zurücktreten müssen. Die Inanspruchnahme von Privateigentum ist zur Durchführung des Vorhabens zwingend erforderlich. Die Eingriffe sind aber soweit als möglich auf ein Mindestmaß reduziert. Eine weitere Minderung ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeiten und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich.

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

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

XI

Gesamtabwägung

Der Plan für den Ausbau des Autobahnzubringers Überseestadt / B 6 war gemäß § 17 FStrG mit den Änderungen sowie 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.

Der Autobahnzubringer Überseestadt erfüllt im Bremer Straßennetz eine verkehrsmäßig sehr wichtige Verbindungsfunktion mit dem überregionalen Verkehrsnetz. Angesichts der bestehenden dauernden Überbelastung der Autobahnzubringers Überseestadt in diesem Bereich mit einem Rückstau bis auf die A 27 und somit einer wesentlichen Behinderung des Verkehrs und der Bildung eines Unfallgefahrenpunktes besteht an einer dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entsprechenden Infrastruktur ein besonders hohes öffentliches Interesse.

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

Durch die Umsetzung des stadteinwärts 3-streifigen Ausbaues der B 6 werden die staubedingten Lärm- und Schadstoffimmissionen im überplanten Bereich verringert. Während der Bauphase ist durch die verfügbaren Nebenbestimmungen sichergestellt, dass keine unzumutbaren Belastungen der Anwohner auftreten werden.

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

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

Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

Hinweis

Die unter I genannten Planunterlagen werden beim Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, Obernstraße 39-43, 28195 Bremen, in der Zeit vom 12. April 2007 bis einschließlich 25. April 2007 nach ortsüblicher Bekanntmachung ausgelegt. Sie können dort in Raum 514 (5. Etage) werktätlich von 9.00 – 12.00 Uhr, außerdem montags bis donnerstags von 14.00 bis 16.00 Uhr, freitags 14.00 bis 15.00 Uhr sowie nach telefonischer Verabredung unter Telefonnr.: 361-97 33 oder 361-59 427 während der Auslegungszeit eingesehen werden.


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

Im Auftrag

LS

gez. Wunderlich

Für die Ausfertigung


Andrae
Verwaltungsamtmann



Abkürzungsverzeichnis

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