



Freie Hansestadt Bremen

Der Senator für Bau und Umwelt
als Oberste Landesstraßenbaubehörde

Planfeststellungsbeschluss

Planfeststellungsverfahren für den Neubau
der 1. Stufe des II. Bauabschnittes der
Bundesautobahn A 281
im Abschnitt zwischen Warturmer Heerstraße
und Neuenlander Ring/Neuenlander Straße

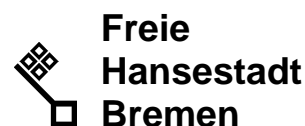
Inhaltsverzeichnis

I	Verfügung	Seiten	1 - 2
II	Einwendungen Privater	Seiten	3 - 24
III	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	Seiten	25 - 27
IV	Planfeststellung nach Personenbeförderungsgesetz	Seiten	27 - 28
V	Nebenbestimmungen	Seiten	28 - 35
VI	Begründung	Seiten	35 - 36
VII	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	Seiten	36 - 37
VIII	Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG	Seiten	37 - 43
IX	Linienführung	Seiten	44 - 45
X	Immissionsschutz	Seiten	45 - 46
XI	Gebäudeschäden	Seite	46
XII	Grunderwerb	Seite	47
XIII	Gesamtabwägung	Seiten	47 – 48
	Rechtsbehelfsbelehrung	Seite	48
	Abkürzungsverzeichnis		

**Der Senator
für Bau und Umwelt
-55-**

Oberste Landesstraßenbaubehörde

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



Auskunft erteilt
Herr Andrae
Frau Groneberg

Zimmer 421
T (04 21) 3 61 97 33
F (04 21) 3 61 97 38

E-mail
HGroneberg@asv.bremen.de
HAndrae@asv.bremen.de

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
671-70-02-00/19

Bremen, 30. Januar 2002

AUSFERTIGUNG

Planfeststellungsbeschluss

für den Neubau der 1. Stufe des II. Bauabschnittes der Bundesautobahn A 281 im Bereich zwischen Warturmer Heerstraße - Baukilometer 0 + 121 - und Neuenlander Ring / Neuenlander Straße (B6) - Baukilometer 3 + 454,775


I

Die Planunterlagen für den Neubau der A 281, II. Bauabschnitt (BA), 1. Stufe, im Bereich zwischen Warturmer Heerstraße (Bau-km 0 + 121) und Neuenlander Ring / Neuenlander Straße (B 6) (Bau-km 3 + 454,775) **werden** gemäß § 17 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Neufassung der Bekanntmachung vom 19. April 1994 (BGBl.Nr. 25, Teil I, S. 854), in Verbindung mit den §§ 72 ff Bremisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BremVwVfG) vom 15. November 1976, zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.09.1997 (Brem.GBl. S. 325, berichtigt S. 519), einschließlich der Folgemaßnahmen mit den folgenden Änderungen und Ergänzungen (Blaueintragungen/Deckblätter) in den Planunterlagen **festgestellt**.


Im Wesentlichen umfassen diese Änderungen die Erhöhung der Lärmschutzwände im Bereich der Bochumer Straße und der Essener Straße, den Bau einer zusätzlichen Lärmschutzwand im Bereich der Kleingärten auf der Nordseite der Neuenlander Straße sowie die hieraus resultierenden Änderungen in den Ansprüchen auf passiven Lärmschutz aufgrund geringerer Immissionen.

Planunterlagen

Die festgestellten Pläne umfassen folgende Unterlagen:

 Dienstgebäude
Herdentorsteinweg 49/50
28195 Bremen

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

 Bus / Straßenbahn
Hauptbahnhof
oder Herdentor

Sprechzeiten
Mo bis Fr.
8:00 - 12:00 Uhr
Termine nach tel.
Vereinbarung möglich

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

Ordner	Anlage	Seiten	Bezeichnung	Maßstab
1	1	44	Erläuterungsbericht, mit Blaueträgungen	-
	1a	32	Allgemein verständliche Zusammenfassung nach § 6 UVPG, mit Blaueträgungen	-
	2	1	Übersichtskarte	1:50000
	3	1	Übersichtslageplan	1:5000
	4	2	Übersichtshöhenplan, mit Deckblatt	1:5000/500
	5	1	Übersichtsplan für die wassertechnische Untersuchung	1:5000
	6	10	Straßenquerschnitte, mit Blaueträgungen	1:50
	7	16	Lagepläne (und Bauwerkspläne), mit Blaueträgungen und Deckblättern	1:500
2	8	35	Höhenpläne, mit Deckblättern	1:500/50
3	9	22	Besondere Querschnitte, mit Blaueträgungen	1:100
	10		Bauwerke	
	10.1	81	Bauwerksverzeichnis, mit Blaueträgungen	s. Anlage 7
	10.2		Bauwerksplan	
	10.3	6	Sonderbauwerke, mit Blaueträgungen	
4	11		Ergebnisse schalltechnischer Untersuchungen	
	11.1	19	Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung, mit Blaueträgungen	
	11.2		Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	
	11.2.1	6	Emissionspegelberechnungen	
	11.2.2	221	Immissionen an Gebäuden, Balkonen, Terrassen und Freiflächen, mit Blaueträgungen	
	11.3		Lagepläne mit Lärmschutzmaßnahmen	s. Anlage 7
		1	Übersichtsplan Lärmschutzmaßnahmen, mit Deckblatt	1:5000
		13	Lagepläne zur schalltechn. Untersuchung, Deckblätter	1:1000
	11.4		Höhenpläne der Lärmschutzmaßnahmen	s. Anlage 8
5	12		Ergebnisse landschaftspflegerischer Begleitplanung	
	12.1	32	Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung	
	12.2	1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, mit Blaueträgungen	
	12.3	1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan	
	12.4	3	Freiraumplanung, mit Blaueträgungen	
	12.5	12	Landschaftsbauwerke zw. Bahnlinie OL-HB und B75	
	12.6	10	Gutachtliche Stellungnahme und Einvernehmenserklärung der Naturschutzbehörde nach §13 BremNatSchG	
	13		Ergebnisse wassertechnischer Untersuchung	
	13.1	45	Erläuterungsbericht zur wassertechnischen Untersuchung mit wassertechnischen Berechnungen	
	13.2		Lagepläne der Entwässerungsmaßnahmen	s. Anlage 7
	13.3		Höhenpläne der Entwässerungsmaßnahmen	s. Anlage 8
	13.4	2	Höhenpläne der Gewässer und Vorflutleitungen	1:1000/100
	6	14		Grunderwerb
14.1		10	Grunderwerbspläne, mit Blaueträgungen	1:500
14.2		19	Grunderwerbsverzeichnis, mit Blaueträgungen	
7		15	Sonstige Unterlagen	
	15.1	8	Leitungspläne sind nachrichtlich beigelegt	1:500
8	15.2	43	UVS zur Sanierungsplanung Altablagerung am Hakenburger See	
	15.3	20	Umlagerung / Sicherung der Altablagerungen am Hakenburger See	1:20 bis 1:10000
	15.4	2	Bodenmanagement (nachrichtlich)	
	15.5	69	Notwendige Änderungen im Bereich des Betriebsgeländes Flughafendamm der BSAG	

II

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

NICHT ZUR VERÖFFENTLICHUNG

1	Bürgerinitiative der Kattenturmer Heerstraße, c/o Herrn Stefan Schmeyers	vom 07.04.01
2	WIR WirtschaftsInteressenRing Neustadt, c/o Schuhhaus Hägermann	vom 14.03.01
3	Firma Bergmann am Flughafen GmbH, Neuenlander Straße	vom 23.03.01
4	Hans-Joachim Koschade Tankstellen GmbH, Neuenlander Straße	vom 03.04.01
5	RA Thomas Adam für Fa. ZEBRA-eConcept, Georg-Wulf-Straße	vom 09.04.01
6	Landesverband der Gartenfreunde Bremen e.V.	vom 27.03.01
7	Parzellenverein „Freie Vereinigung“ e.V., c/o Herrn Gert Zöller	vom 23.03.01
8	Kleingärtnerverein „Neustadt-Süd“ e.V., c/o Herrn Wilfried Kracke	vom 26.03.01
9	Verein der Gartenheimer an der Ochtum e.V., c/o Herrn Jürgen Fahlbusch	vom 19.03.01
10	Jürgen Fahlbusch, Bochumer Straße	vom 24.03.01
11	Eheleute Wiegmann, Bochumer Straße	vom 25.03.01
12	Eheleute Schaffer, Bochumer Straße	vom 25.03.01
13	Frau Gabriele Stalling-Vogel, Herrn Andreas Vogel, Bochumer Straße	vom 24.03.01
14	Eheleute Dietz, Bochumer Straße	vom 23.03.01
15	Rainer Thomas, Bochumer Straße	vom 26.03.01
16	Eheleute Lutz, Bochumer Straße	vom 04.04.01
17	Eheleute Fritz, Bochumer Straße	vom 04.04.01
18	Andreas Mindrup, Bochumer Straße	vom 01.04.01
19	RA Dr. Reich für Eheleute Jackwerth, Iserlohner Straße	vom 09.04.01
20	Wilfried Hesse, Iserlohner Straße	vom 23.04.01
21	Ingwer Peter Nissen, Iserlohner Straße	vom 23.03.01
22	Brigitte Spieske, Iserlohner Straße	vom 23./25.03.01
23	Marlen und Reza Alizadeh, Siegener Weg	vom 06.04.01
24	Eheleute Lamas Alvarez, Essener Straße	vom 20.03.01
25	Eheleute Opitz, Essener Straße	vom 21.03.01
26	Karin Siemers, Essener Straße	vom 07.04.01
27	Rainer Weisel, Essener Straße	vom 19.03.01
28	RA Kuhlmann & Hess für Anwohnerverein Warturmer Platz	vom 02.04.01

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:

Bei den Forderungen der Bürgerinitiative der Kattenturmer Heerstraße handelt es sich im Wesentlichen um verkehrsbehördliche Angelegenheiten. Die Einwände richten sich nicht gegen die beabsichtigte Maßnahme. Die in Rede stehenden Forderungen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

Die geforderte zeitnahe Verwirklichung des 5. Bauabschnitts (Zubringer A1 Stuhr/Brinkum) ist im derzeit gültigen Bedarfsplan für den Ausbau von Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf eingestuft. Zur Zeit läuft die Fortschreibung des Bedarfsplanes, ein Ergebnis steht noch nicht fest.

Die befürchtete Zunahme des Verkehrs auf der Kattenturmer Heerstraße lässt sich in Zahlen nicht belegen. Aufgrund der bereits heute sehr hohen Verkehrsbelastung des zweistreifigen Querschnittes wird eine Verkehrszunahme nicht oder nur bedingt stattfinden. Mithin ist davon auszugehen, dass eventuelle zusätzliche Verkehre von benachbarten Straßenzügen, hauptsächlich vom Zubringer Arsten, aufgenommen werden.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 2:

Die Unterbrechung der Neuenlander Straße erfolgt erst nach Abschluss der Bauarbeiten für die neue A 281, II.BA, 1. Stufe. Während der Ausbauphase bleibt der Kirchweg uneingeschränkt anfahrbar. Die Anbindung der Neustadt nach Ausbauphase an das östlich des Neuenlander Ringes liegende Teilstück der Neuenlander Straße erfolgt dann über die Anschlussstelle Bremen Flughafen mit einer Verteilung über die Georg-Wulf-Straße in die Richtungen Neuenlander Straße und Flughafendamm. Damit ist auch die Erreichbarkeit der Geschäftsstraßen (Kirchweg) in der Neustadt sichergestellt.

Das weiter vom Wirtschaftsinteressenring Neustadt geforderte Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Situation des Einzelhandels und der Versorgungsqualität der Bürgerinnen und Bürger der Neustadt als begleitende Maßnahme kann nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sein. Diese Forderungen müssen in städtischen Programmen behandelt werden.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 3:

Das Betriebsgelände der Firma Autohaus Opel Bergmann ist durch den Neubau der A 281, II.BA, 1. Stufe dadurch betroffen, dass die heutige vorhandene signalgeregelte Einmündung des Neuenlander Ringes in die Neuenlander Straße mit Querungsmöglichkeit für Fußgänger zukünftig entfällt. Die Betriebsteile beiderseits des Neuenlander Rings werden durch Abgaben von eigenen Flächen aus den jeweiligen Grundstücken nicht betroffen. Eine Neuordnung der Zu- und Abfahrten zu beiden Betriebsteilen ist jedoch erforderlich. Die Erreichbarkeit aller Betriebsgrundstücke bleibt dadurch gewährleistet, als vorhandene Zu- und Abfahrten unverändert bleiben, verlegt und neue Zu- und Ausfahrten geschaffen werden. Auch wird der Verkehr zwischen den beiden Betriebsgrundstücken (Paul-Feller-Straße/Neuenlander Ring) gewährleistet. Beide Betriebsgrundstücke bleiben unmittelbar an das öffentliche Straßennetz angeschlossen.

Soweit auf die Weiterführung der A 281, II.BA, 2. Stufe in Richtung Osten in der Einwendung verwiesen wird, ist dieser Ausbau nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Insofern besteht im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens nicht die Möglichkeit, für die Firma Autohaus Opel Bergmann einen Straßenentwurf aus der Planungsstufe der A 281, II.BA, 2. Stufe, abzusichern.

Die zwischen der Firma Autohaus Opel Bergmann und dem Vorhabensträger einvernehmlich besprochenen Änderungen bezüglich der Erreichbarkeit des Betriebsgrundstücks Neuenlander Straße 105 werden in die Planfeststellungsunterlagen aufgenommen und sind damit Gegenstand der Planfeststellung.

Soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat, war diese zurückzuweisen.

Zu 4:

Die Shell-Station Neuenlander Straße 170, Betreiber Herr Hans-Joachim Koschade, liegt nördlich der Neuenlander Straße und kann zum jetzigen Zeitpunkt nur richtungsbetont aus Osten angefahren und Richtung Westen verlassen werden. Ein Kreuzen der Neuenlander Straße zum Erreichen und Verlassen der Tankstelle ist nicht möglich.

Die Zu- und Abfahrtsituation wird durch den Bau der A 281, II.BA, 1. Stufe nicht verschlechtert. Der von Osten kommende Fahrzeugverkehr kann die Tankstelle unmittelbar anfahren und in Richtung Westen über die Neuenlander Straße und A 281 verlassen. Der Fahrzeugverkehr aus dem innerstädtischen Netz kann – im Gegensatz zu heute – als Linksabbieger von der Neuenlander Straße das Tankstellengrundstück erreichen und diese auch wieder in Richtung Westen über eine verlegte Zufahrt verlassen.

Die Zu- und Abfahrtsituationen werden insgesamt nicht verschlechtert. Ein Anspruch, dass die Verkehrsströme wie bisher unmittelbar an der Tankstelle vorbei geführt werden, besteht nicht.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 5:

Durch die verfügten 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 Bevölkerung ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Die entsprechenden Immissionswerte sind einzuhalten.

Es ist mithin davon auszugehen, dass durch die notwendigen Abrissarbeiten die Richtwerte auch in der Zeit von 10-21 Uhr eingehalten werden.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 6:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen für die Siedlung der Gartenheimer An der Ochtm / Bochumer Straße ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Nach den Bestimmungen der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) ist beim Neubau eines Verkehrsweges grundsätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung sicherzustellen. Die Planung und Ausführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind nach den tatsächlichen Möglichkeiten, der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit abzustimmen. Vorrang hat hier die aktive Maßnahme. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze wurde der aktive Schallschutz mit Wandhöhen von 3,0 m in den Planunterlagen festgelegt. Neben der schalltechnischen Effektivität dieser aktiven Maßnahme sind auch weitere Randaspekte, wie Belange des Städtebaus, der Gestaltung und Landschaftspflege, in die Planung einzubeziehen. Die Gestaltung der Lärmschutzwand wurde daher darauf abgestimmt, dass der gegebene Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild minimiert wird.

In Abwägung der eingegangenen Einwendungen, die Lärmschutzwand zu erhöhen, um eine noch wirksamere Pegelminderung für die umliegende Wohnbebauung zu erreichen, wurde in Abänderung der Planunterlagen eine Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4,0 m festgelegt. Die Neuberechnung des Beurteilungspegels ergab eine zusätzliche Pegelminderung von 2,5 dB(A). Eine Erhöhung auf 5,0 m würde nicht mehr der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit entsprechen, da die Tagwerte bereits bei 3 m Höhe unterschritten und die Nachtwerte auch bei höheren Wänden überschritten werden. Auch in Anbetracht der besonderen statischen Probleme ist eine Erhöhung auf 5 m nicht durchführbar. Ferner würde der Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild eine erhebliche Zerschneidungswirkung bewirken.

Die durch die Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4,0 m berechnete und erzielte Minderung des Gesamtpegels führt zu einer spürbaren Entlastung der Anlieger.

Die Voraussetzung für die Gewährung von Schallschutz am Flughafendamm zu Lasten des Baulastträgers richtet sich nach dem BImSchG §§ 41 und 42 in Verbindung mit der 16. BImSchV. Hiernach ist es zwingend erforderlich, dass ein erheblicher baulicher Eingriff gegeben sein muss. Im Streckenzug des Flughafendamms erfolgt ein erheblicher baulicher Eingriff nur im Bereich der Einmündung der verlegten Georg-Wulf-Straße. Dieser bauliche Eingriff ist schalltechnisch in den Planunterlagen mit dem Ergebnis geprüft, dass sich für das Wohngebiet Bochumer Straße / Iserlohner Straße keine weitergehenden Ansprüche im Vergleich zu den schon durch den Neubau der durchgehenden Strecke der A 281 erforderlichen Schallschutzmaßnahmen ergeben. Auch wenn sich durch den Neubau der A 281 im Vergleich zum heutigen Zustand geringfügig erhöhte Verkehrsbelastungen des Flughafendamms ergeben können, löst dieses nicht automatisch einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen aus. Die Verkehrszunahme auf diesem Straßenzug liegt in der Größenordnung der für das Bremer Straßennetz allgemein prognostizierten Zunahme.

Gemäß den Planunterlagen kann für eine Anzahl von Kleingärten nördlich der Neuenlander Straße im Bereich Einmündung Neuenlander Ring ein Anspruch auf Entschädigung in Betracht kommen, da die Tagesgrenzwerte gemäß der BImSchV überschritten werden.

Eine Überprüfung der Gesamtsituation hat ergeben, dass in Abänderung der ausgelegten Planunterlagen eine Lärmschutzwand entlang der Nordseite Neuenlander Straße vom Tankstellengrundstück Shell bis unmittelbar östlich des Langeweges mit einer Wandhöhe von 2,50 m angeordnet wird.

Durch diese aktive Lärmschutzmaßnahme wird der größte Teil der Kleingärten erheblich im Außenwohnbereich geschützt. Eine Weiterführung der Wand Richtung Osten über den Langeweg hinaus zu Lasten der Baumaßnahme A 281 lässt sich nicht begründen, da diese Verlängerung keinen Einfluss auf den Schallschutz für den Bereich Kleingärten hätte.

Diese Planänderungen werden in die Planunterlagen aufgenommen und somit Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.

Soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat, war diese zurückzuweisen.

Zu 7:

Gemäß den Planunterlagen kann für eine Anzahl von Kleingärten nördlich der Neuenlander Straße im Bereich Einmündung Neuenlander Ring ein Anspruch auf Entschädigung in Betracht kommen, da die Tagesgrenzwerte gemäß der BImSchV überschritten werden.

Eine Überprüfung der Gesamtsituation hat ergeben, dass in Abänderung der ausgelegten Planunterlagen eine Lärmschutzwand entlang der Nordseite Neuenlander Straße vom Tankstellengrundstück Shell bis unmittelbar östlich des Langeweges mit einer Wandhöhe von 2,50 m angeordnet wird.

Die Wand ist versetzt angeordnet, so dass zum einen auf größerer Länge die Wand unmittelbar neben der Schallquelle Neuenlander Straße verläuft, zum anderen der vorhandene Rad- und Fußweg nicht unterbrochen wird. Durch diese aktive Lärmschutzmaßnahme wird der größte Teil der Kleingärten erheblich im Außenwohnbereich geschützt. Eine Weiterführung der Wand Richtung Osten über den Langeweg hinaus zu Lasten der Baumaßnahme A 281 lässt sich nicht begründen, da diese Verlängerung keinen Einfluss auf den Schallschutz für den Bereich Kleingärten hätte. Die Planänderungen werden in die Planunterlagen aufgenommen und somit Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.

Soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat, war diese zurückzuweisen.

Zu 8:

Gemäß den Planunterlagen kann für eine Anzahl von Kleingärten nördlich der Neuenlander Straße im Bereich Einmündung Neuenlander Ring ein Anspruch auf Entschädigung in Betracht kommen, da die Tagesgrenzwerte gemäß der BImSchV überschritten werden.

Eine Überprüfung der Gesamtsituation hat ergeben, dass in Abänderung der ausgelegten Planunterlagen eine Lärmschutzwand entlang der Nordseite Neuenlander Straße vom Tankstellengrundstück Shell bis unmittelbar östlich des Langeweges mit einer Wandhöhe von 2,50 m angeordnet wird. Die

Wand ist versetzt angeordnet, so dass zum einen auf größerer Länge die Wand unmittelbar neben der Schallquelle Neuenlander Straße verläuft, zum anderen der vorhandene Rad- und Fußweg nicht unterbrochen wird. Durch diese aktive Lärmschutzmaßnahme wird der größte Teil der Kleingärten erheblich im Außenwohnbereich geschützt. Eine Weiterführung der Wand Richtung Osten über den Langeweg hinaus zu Lasten der Baumaßnahme A 281 lässt sich nicht begründen, da diese Verlängerung keinen Einfluss auf den Schallschutz für den Bereich Kleingärten hätte.

Die Planänderungen werden in die Planunterlagen aufgenommen und somit Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.

Soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat, war diese zurückzuweisen.

Zu 9:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen für die Siedlung der Gartenheimer An der Ochtm / Bochumer Straße ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Nach den Bestimmungen der 16. BImSchV ist beim Neubau eines Verkehrsweges grundsätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung

sicherzustellen. Die Planung und Ausführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind nach den tatsächlichen Möglichkeiten, der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit abzustimmen. Vorrang hat hier die aktive Maßnahme. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze wurde der aktive Schallschutz mit Wandhöhen von 3,0 m in den Planunterlagen festgelegt. Neben der schalltechnischen Effektivität dieser aktiven Maßnahme sind auch weitere Randaspekte, wie Belange des Städtebaus, der Gestaltung und Landschaftspflege, in die Planung einzubeziehen. Die Gestaltung der Lärmschutzwand wurde daher darauf abgestimmt, dass der gegebene Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild minimiert wird.

In Abwägung der eingegangenen Einwendungen, die Lärmschutzwand zu erhöhen, um eine noch wirksamere Pegelminderung für die umliegende Wohnbebauung zu erreichen, wurde in Abänderung der Planunterlagen eine Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4,0 m festgelegt. Die Neuberechnung des Beurteilungspegels ergab eine zusätzliche Pegelminderung von 2,5 dB(A). Eine Erhöhung auf 5,0 m würde nicht mehr der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit entsprechen, da die Tagwerte bereits bei 3 m Höhe unterschritten und die Nachtwerte auch bei höheren Wänden überschritten werden. Auch in Anbetracht der besonderen statischen Probleme ist eine Erhöhung auf 5 m nicht durchführbar. Ferner würde der Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild eine erhebliche Zerschneidungswirkung bewirken.

Die durch die Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4,0 m berechnete und erzielte Minderung des Gesamtpegels führt zu einer spürbaren Entlastung der Anlieger.

Die Voraussetzung für die Gewährung von Schallschutz am Flughafendamm zu Lasten des Baulasträgers richtet sich nach dem BImSchG §§ 41 und 42 in Verbindung mit der 16.BImSchV. Hiernach ist es zwingend erforderlich, dass ein erheblicher baulicher Eingriff gegeben sein muss. Im Streckenzug des Flughafendamms erfolgt ein erheblicher baulicher Eingriff nur im Bereich der Einmündung der verlegten Georg-Wulf-Straße. Dieser bauliche Eingriff ist schalltechnisch in den Planunterlagen mit dem Ergebnis geprüft, dass sich für das Wohngebiet Bochumer Straße / Iserlohner Straße keine weitergehenden Ansprüche im Vergleich zu den schon durch den Neubau der durchgehenden Strecke der A 281 erforderlichen Schallschutzmaßnahmen ergeben. Auch wenn sich durch den Neubau der A 281 im Vergleich zum heutigen Zustand geringfügig erhöhte Verkehrsbelastungen des Flughafendamms ergeben können, löst dieses nicht automatisch einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen aus. Die Verkehrszunahme auf diesem Straßenzug liegt in der Größenordnung der für das Bremer Straßennetz allgemein prognostizierten Zunahme.

Baubedingte Auswirkungen auf die vorhandene Bebauung, Schäden durch Erschütterungen, sind nach dem aktuellen Stand der ausführenden Technik nicht zu erwarten. Eine sich auf die vorhandenen Gebäude auswirkende Grundwasserabsenkung wird durch entsprechende Regelungen in den abzuschließenden Bauverträgen ausgeschlossen. Zur Kontrolle ist die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens vorgesehen. Einzelheiten hierzu werden rechtzeitig vor Baubeginn geklärt und mit den Beteiligten abgestimmt. Auf die Nebenbestimmungen wird verwiesen.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

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 Bevölkerung ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Die entsprechenden Immissionswerte sind einzuhalten.

Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude richtet sich nach den in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchV) vom 12. Juni 1990 festgelegten Immissionsgrenzwerten und wird im Planfeststellungsverfahren dem Grunde nach festgestellt. Eine Anspruchserhebung ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat, war diese zurückzuweisen.

Zu 10:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen für die Bochumer Straße, Gartenheimgebiet Ochtum, ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Nach den Bestimmungen der 16. BImSchV ist beim Neubau eines Verkehrsweges grundsätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung sicherzustellen. Die Planung und Ausführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind nach den tatsächlichen Möglichkeiten, der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit abzustimmen. Vorrang hat hier die aktive Maßnahme. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze wurde der aktive Schallschutz mit Wandhöhen von 3,0 m in den Planunterlagen festgelegt.

Neben der schalltechnischen Effektivität dieser aktiven Maßnahme sind auch weitere Randaspekte, wie Belange des Städtebaus, der Gestaltung und Landschaftspflege, in die Planung einzubeziehen. Die Gestaltung der Lärmschutzwand wurde daher darauf abgestimmt, dass der gegebene Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild minimiert wird.

In Abwägung der eingegangenen Einwendungen, die Lärmschutzwand zu erhöhen, um eine noch wirksamere Pegelminderung für die umliegende Wohnbebauung zu erreichen, wurde in Abänderung der Planunterlagen eine Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4,0 m festgelegt. Die Neuberechnung des Beurteilungspegels ergab eine zusätzliche Pegelminderung von 2,5 dB(A). Eine Erhöhung auf 5,0 m würde nicht mehr der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit entsprechen, da die Tagwerte bereits bei 3 m Höhe unterschritten und die Nachtwerte auch bei höheren Wänden überschritten werden. Auch in Anbetracht der besonderen statischen Probleme ist eine Erhöhung auf 5 m nicht durchführbar. Ferner würde der Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild eine erhebliche Zerschneidungswirkung bewirken.

Die durch die Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4,0 m berechnete und erzielte Minderung des Gesamtpegels führt zu einer spürbaren Entlastung der Anlieger.

Die Voraussetzung für die Gewährung von Schallschutz am Flughafendamm zu Lasten des Baulastträgers richtet sich nach dem BImSchG §§ 41 und 42 in Verbindung mit der 16. BImSchV. Hiernach ist es zwingend erforderlich, dass ein erheblicher baulicher Eingriff gegeben sein muss. Im Streckenzug des Flughafendamms erfolgt ein erheblicher baulicher Eingriff nur im Bereich der Einmündung der verlegten Georg-Wulf-Straße. Dieser bauliche Eingriff ist schalltechnisch in den Planunterlagen mit dem Ergebnis geprüft, dass sich für das Wohngebiet Bochumer Straße / Iserlohner Straße keine weitergehenden Ansprüche im Vergleich zu den schon durch den Neubau der durchgehenden Strecke der A 281 erforderlichen Schallschutzmaßnahmen ergeben. Auch wenn sich durch den Neubau der A 281 im Vergleich zum heutigen Zustand geringfügig erhöhte Verkehrsbelastungen des Flughafendamms ergeben können, löst dieses nicht automatisch einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen aus. Die Verkehrszunahme auf diesem Straßenzug liegt in der Größenordnung der für das Bremer Straßennetz allgemein prognostizierten Zunahme.

Baubedingte Auswirkungen auf die vorhandene Bebauung, Schäden durch Erschütterungen, sind nach dem aktuellen Stand der ausführenden Technik nicht zu erwarten. Eine sich auf die vorhandenen Gebäude auswirkende Grundwasserabsenkung wird durch entsprechende Regelungen in den abzuschließenden Bauverträgen ausgeschlossen. Zur Kontrolle ist die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens vorgesehen. Einzelheiten hierzu werden rechtzeitig vor Baubeginn geklärt und mit den Beteiligten abgestimmt. Auf die Nebenbestimmungen wird verwiesen.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

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 Bevölkerung ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Die entsprechenden Immissionswerte sind einzuhalten.

Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude richtet sich nach den in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerten und wird im Planfeststellungsverfahren dem Grunde nach festgestellt. Eine Anspruchserhebung ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat, war diese zurückzuweisen.

Zu 11:

Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude und für den Außenbereich richtet sich nach den in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BlmSchV) vom 12. Juni 1990 festgelegten Immissionsgrenzwerten und wird im Planfeststellungsverfahren dem Grunde nach festgestellt. Das Anspruchsverfahren ist jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung. Forderungen müssen außerhalb des Verfahrens bei dem Vorhabensträger gestellt werden.

Durch die verfügten 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 Bevölkerung ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Die entsprechenden Immissionswerte sind einzuhalten. Ferner werden durch die Gestaltung der Bauverträge eventuell entstehende Belastungen minimiert.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 12:

Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude und für den Außenbereich richtet sich nach den in der 16. BlmSchV festgelegten Immissionsgrenzwerten und wird im Planfeststellungsverfahren dem Grunde nach festgestellt. Das Anspruchsverfahren ist jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung. Forderungen müssen außerhalb des Verfahrens bei dem Vorhabensträger gestellt werden.

Durch die verfügten 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 Bevölkerung ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Die entsprechenden Immissionswerte sind einzuhalten. Ferner sind durch die Gestaltung der Bauverträge eventuell entstehende Belastungen zu minimieren.

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

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 13:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen für die Bochumer Straße, Gartenheimgebiet Ochtum, ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Nach den Bestimmungen der 16. BlmSchV ist beim Neubau eines Verkehrsweges grundsätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung sicherzustellen. Die Planung und Ausführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind nach den tatsächlichen Möglichkeiten, der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit abzustimmen. Vorrang hat hier die aktive Maßnahme. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze wurde der aktive Schallschutz mit Wandhöhen von 3,0 m in den Planunterlagen festgelegt. Neben der schalltechnischen Effektivität dieser aktiven Maßnahme sind auch weitere Randaspekte, wie Belange des Städtebaus, der Gestaltung und der Landschaftspflege, in die Planung einzubeziehen. Die Gestaltung der Lärmschutzwand wurde daher darauf abgestimmt, dass der gegebene Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild minimiert wird.

In Abwägung der eingegangenen Einwendungen, die Lärmschutzwand zu erhöhen, um eine noch wirksamere Pegelminderung für die umliegende Wohnbebauung zu erreichen, wurde in Abänderung der Planunterlagen eine Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4,0 m festgelegt. Die Neuberechnung des Beurteilungspegels ergab eine zusätzliche Pegelminderung von 2,5 dB(A). Eine Erhöhung auf 5,0 m würde nicht mehr der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit entsprechen, da die Tagwerte bereits bei 3 m Höhe unterschritten und die Nachtwerte auch bei höheren Wänden überschritten werden. Auch in Anbetracht der besonderen statischen Probleme ist eine Erhöhung auf 5 m nicht durchführbar. Ferner würde der Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild eine erhebliche Zerschneidungswirkung bewirken.

Die durch die Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4,0 m berechnete und erzielte Minderung des Gesamtpegels führt zu einer spürbaren Entlastung der Anlieger.

Die Voraussetzung für die Gewährung von Schallschutz am Flughafendamm zu Lasten des Baulastträgers richtet sich nach dem BImSchG §§ 41 und 42 in Verbindung mit der 16.BImSchV. Hiernach ist es zwingend erforderlich, dass ein erheblicher baulicher Eingriff gegeben sein muss. Im Streckenzug des Flughafendamms erfolgt ein erheblicher baulicher Eingriff nur im Bereich der Einmündung der verlegten Georg-Wulf-Straße. Dieser bauliche Eingriff ist schalltechnisch in den Planunterlagen mit dem Ergebnis geprüft, dass sich für das Wohngebiet Bochumer Straße / Iserlohner Straße keine weitergehenden Ansprüche im Vergleich zu den schon durch den Neubau der durchgehenden Strecke der A 281 erforderlichen Schallschutzmaßnahmen ergeben. Auch wenn sich durch den Neubau der A 281 im Vergleich zum heutigen Zustand geringfügig erhöhte Verkehrsbelastungen des Flughafendamms ergeben können, löst dieses nicht automatisch einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen aus. Die Verkehrszunahme auf diesem Straßenzug liegt in der Größenordnung der für das Bremer Straßennetz allgemein prognostizierten Zunahme.

Baubedingte Auswirkungen auf die vorhandene Bebauung, Schäden durch Erschütterungen, sind nach dem aktuellen Stand der ausführenden Technik nicht zu erwarten. Eine sich auf die vorhandenen Gebäude auswirkende Grundwasserabsenkung wird durch entsprechende Regelungen in den abzuschließenden Bauverträgen ausgeschlossen. Zur Kontrolle ist die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens vorgesehen. Einzelheiten hierzu werden rechtzeitig vor Baubeginn geklärt und mit den Beteiligten abgestimmt. Auf die Nebenbestimmungen wird verwiesen.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

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

Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude richtet sich nach den in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchV) vom 12. Juni 1990 festgelegten Immissionsgrenzwerten und wird im Planfeststellungsverfahren dem Grunde nach festgestellt. Eine Anspruchserhebung ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Für die Abwicklung der Baumaßnahme, Herstellung der Schrägseilbrücke, ist es unumgänglich, eine Umleitungsstraße zwischen der Dortmunder Straße und dem Flughafendamm über die hier liegende Gleisstraße einzurichten, um den Verkehr aus dem Gewerbegebiet Airport Stadt West aufrecht zu erhalten. Dem während der Baumaßnahme vorübergehenden Anstieg des Verkehrslärmpegels wird durch entsprechende aktive Lärmschutzmaßnahmen entgegengetreten.

Die Einrichtung geeigneter Schutzmaßnahmen ist als Auflage zum Schutz gegen Baulärm in den Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses verfügt.

Soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat, war diese zurückzuweisen.

Zu 14:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen für die Bochumer Straße, Gartenheimgebiet Ochtum, ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Nach den Bestimmungen der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) ist beim Neubau eines Verkehrsweges grundsätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung sicherzustellen. Die Planung und Ausführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind nach den tatsächlichen Möglichkeiten, der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit abzustimmen. Vorrang hat hier die aktive Maßnahme. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze wurde der aktive Schallschutz mit Wandhöhen von 3,0 m in den Planunterlagen festgelegt. Neben der schalltechnischen Effektivität dieser aktiven Maßnahme sind auch weitere Randaspekte wie Belange des Städtebaus, der Gestaltung und der Landschaftspflege in die Planung einzubeziehen. Die Gestaltung der Lärmschutzwand wurde daher darauf abgestimmt, dass der gegebene Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild minimiert wird.

In Abwägung der eingegangenen Einwendungen, die Lärmschutzwand zu erhöhen, um eine noch wirksamere Pegelminderung für die umliegende Wohnbebauung zu erreichen, wurde in Abänderung der Planunterlagen eine Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4,0 m festgelegt. Die Neuberechnung des Beurteilungspegels ergab eine zusätzliche Pegelminderung von 2,5 dB(A). Eine Erhöhung auf 5,0 m würde nicht mehr der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit entsprechen, da die Tagwerte bereits bei 3 m Höhe unterschritten und die Nachtwerte auch bei höheren Wänden überschritten werden. Auch in Anbetracht der besonderen statischen Probleme ist eine Erhöhung auf 5 m nicht durchführbar. Ferner würde der Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild eine erhebliche Zerschneidungswirkung bewirken.

Die durch die Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4,0 m berechnete und erzielte Minderung des Gesamtpegels führt zu einer spürbaren Entlastung der Anlieger.

Die Voraussetzung für die Gewährung von Schallschutz am Flughafendamm zu Lasten des Baulasträgers richtet sich nach dem BImSchG §§ 41 und 42 in Verbindung mit der 16. BImSchV. Hiernach ist es zwingend erforderlich, dass ein erheblicher baulicher Eingriff gegeben sein muss. Im Streckenzug des Flughafendamms erfolgt ein erheblicher baulicher Eingriff nur im Bereich der Einmündung der verlegten Georg-Wulf-Straße. Dieser bauliche Eingriff ist schalltechnisch in den Planunterlagen mit dem Ergebnis geprüft, dass sich für das Wohngebiet Bochumer Straße / Iserlohner Straße keine weitergehenden Ansprüche im Vergleich zu den schon durch den Neubau der durchgehenden Strecke der A 281 erforderlichen Schallschutzmaßnahmen ergeben. Auch wenn sich durch den Neubau der A 281 im Vergleich zum heutigen Zustand geringfügig erhöhte Verkehrsbelastungen des Flughafendamms ergeben können, löst dieses nicht automatisch einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen aus. Die Verkehrszunahme auf diesem Straßenzug liegt in der Größenordnung der für das Bremer Straßennetz allgemein prognostizierten Zunahme.

Baubedingte Auswirkungen auf die vorhandene Bebauung, Schäden durch Erschütterungen, sind nach dem aktuellen Stand der ausführenden Technik nicht zu erwarten. Eine sich auf die vorhandenen Gebäude auswirkende Grundwasserabsenkung wird durch entsprechende Regelungen in den abzuschließenden Bauverträgen ausgeschlossen. Zur Kontrolle ist die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens vorgesehen. Einzelheiten hierzu werden rechtzeitig vor Baubeginn geklärt und mit den Beteiligten abgestimmt. Auf die Nebenbestimmungen wird verwiesen.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

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

Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude richtet sich nach den in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerten und wird im Planfeststellungsverfahren dem Grunde nach festgestellt. Eine Anspruchserhebung ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Für die Abwicklung der Baumaßnahme, Herstellung der Schrägseilbrücke, ist es unumgänglich, eine Umleitungsstraße zwischen der Dortmunder Straße und dem Flughafendamm über die hier liegende Gleisstraße einzurichten, um den Verkehr aus dem Gewerbegebiet Airport Stadt West aufrecht zu erhalten. Dem während der Baumaßnahme vorübergehenden Anstieg des Verkehrslärmpegels wird durch entsprechende aktive Lärmschutzmaßnahmen entgegengetreten.

Die Einrichtung geeigneter Schutzmaßnahmen ist als Auflage zum Schutz gegen Baulärm in den Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses verfügt.

Soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat, war diese zurückzuweisen.

Zu 15:

Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude und für den Außenbereich richtet sich nach den in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchV) vom 12. Juni 1990 festgelegten Immissionsgrenzwerten und wird im Planfeststellungsverfahren dem Grunde nach festgestellt. Das Anspruchsverfahren ist jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung. Forderungen müssen außerhalb des Verfahrens bei dem Vorhabensträger gestellt werden.

Durch die verfügten Auflagen und Nebenbestimmungen wird sichergestellt, dass die Baustelle und insbesondere die Baumaschinen so errichtet und zu betrieben werden, dass sie dem Stand der Technik zur Bekämpfung von Erschütterungen entsprechen. Zum Schutz der Bevölkerung ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Die entsprechenden Immissionswerte sind einzuhalten. Ferner sind durch die Gestaltung der Bauverträge eventuell entstehende Belastungen zu minimieren.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 16:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen für die Bochumer Straße, Gartenheimgebiet Ochtum, ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Nach den Bestimmungen der 16. BImSchV ist beim Neubau eines Verkehrsweges grundsätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung sicherzustellen. Die Planung und Ausführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind nach den tatsächlichen Möglichkeiten, der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit abzustimmen. Vorrang hat hier die aktive Maßnahme. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze wurde der aktive Schallschutz mit Wandhöhen von 3,0 m in den Planunterlagen festgelegt. Neben der schalltechnischen Effektivität dieser aktiven Maßnahme, sind auch weitere Randaspekte wie Belange des Städtebaus, der Gestaltung und der Landschaftspflege in die Planung einzubeziehen. Die Gestaltung der Lärmschutzwand wurde daher darauf abgestimmt, dass der gegebene Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild minimiert wird.

In Abwägung der eingegangenen Einwendungen, die Lärmschutzwand zu erhöhen, um eine noch wirksamere Pegelminderung für die umliegende Wohnbebauung zu erreichen, wurde in Abänderung der Planunterlagen eine Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4,0 m festgelegt. Die Neuberechnung des Beurteilungspegels ergab eine zusätzliche Pegelminderung von 2,5 dB(A). Eine Erhöhung auf 5,0 m würde nicht mehr der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit entsprechen, da die Tagwerte bereits bei 3 m Höhe unterschritten und die Nachtwerte auch bei höheren Wänden überschritten werden. Auch in Anbetracht der besonderen statischen Probleme ist eine Erhöhung auf 5 m nicht durchführbar. Ferner würde der Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild eine erhebliche Zerschneidungswirkung bewirken.

Die durch die Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4,0 m berechnete und erzielte Minderung des Gesamtpegels führt zu einer spürbaren Entlastung der Anlieger.

Die Voraussetzung für die Gewährung von Schallschutz am Flughafendamm zu Lasten des Baulasträgers richtet sich nach dem BImSchG §§ 41 und 42 in Verbindung mit der 16.BImSchV. Hiernach ist es zwingend erforderlich, dass ein erheblicher baulicher Eingriff gegeben sein muss. Im Streckenzug des Flughafendamms erfolgt ein erheblicher baulicher Eingriff nur im Bereich der Einmündung der verlegten Georg-Wulf-Straße. Dieser bauliche Eingriff ist schalltechnisch in den Planunterlagen mit dem Ergebnis geprüft, dass sich für das Wohngebiet Bochumer Straße / Iserlohner Straße keine weitergehenden Ansprüche im Vergleich zu den schon durch den Neubau der durchgehenden Strecke der A 281 erforderlichen Schallschutzmaßnahmen ergeben. Auch wenn sich durch den Neubau der A 281 im Vergleich zum heutigen Zustand geringfügig erhöhte Verkehrsbelastungen des Flughafendamms ergeben können, löst dieses nicht automatisch einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen aus. Die Verkehrszunahme auf diesem Straßenzug liegt in der Größenordnung der für das Bremer Straßennetz allgemein prognostizierten Zunahme.

Baubedingte Auswirkungen auf die vorhandene Bebauung, Schäden durch Erschütterungen, sind nach dem aktuellen Stand der ausführenden Technik nicht zu erwarten. Eine sich auf die vorhandenen Gebäude auswirkende Grundwasserabsenkung wird durch entsprechende Regelungen in den abzuschließenden Bauverträgen ausgeschlossen. Zur Kontrolle ist die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens vorgesehen. Einzelheiten hierzu werden rechtzeitig vor Baubeginn geklärt und mit den Beteiligten abgestimmt. Auf die Nebenbestimmungen wird verwiesen.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

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

Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude richtet sich nach den in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchV) vom 12. Juni 1990 festgelegten Immissionsgrenzwerten und wird im Planfeststellungsverfahren dem Grunde nach festgestellt. Eine Anspruchserhebung ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Für die Abwicklung der Baumaßnahme, Herstellung der Schrägseilbrücke, ist es unumgänglich, eine Umleitungsstraße zwischen der Dortmunder Straße und dem Flughafendamm über die hier liegende Gleisstraße einzurichten, um den Verkehr aus dem Gewerbegebiet Airport Stadt West aufrecht zu erhalten. Dem während der Baumaßnahme vorübergehenden Anstieg des Verkehrslärmpegels wird durch entsprechende aktive Lärmschutzmaßnahmen entgegengetreten.

Die Einrichtung geeigneter Schutzmaßnahmen ist als Auflage zum Schutz gegen Baulärm in den Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses verfügt.

Soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat, war diese zurückzuweisen.

Zu 17:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen für die Bochumer Straße / Gartenheimgebiet Ochtum ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Nach den Bestimmungen der 16. BImSchV ist beim Neubau eines Verkehrsweges grundsätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung sicherzustellen. Die Planung und Ausführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind nach den tatsächlichen Möglichkeiten, der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit abzustimmen. Vorrang hat hier die aktive Maßnahme. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze wurde der aktive Schallschutz mit Wandhöhen von 3,0 m in den Planunterlagen festgelegt. Neben der schalltechnischen Effektivität dieser aktiven Maßnahme sind auch weitere Randaspekte wie Belange des Städtebaus, der Gestaltung und der Landschaftspflege in die Planung einzubeziehen. Die Gestaltung der Lärmschutzwand wurde daher darauf abgestimmt, dass der gegebene Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild minimiert wird.

In Abwägung der eingegangenen Einwendungen, die Lärmschutzwand zu erhöhen, um eine noch wirksamere Pegelminderung für die umliegende Wohnbebauung zu erreichen, wurde in Abänderung der Planunterlagen eine Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4,0 m festgelegt. Die Neuberechnung des Beurteilungspegels ergab eine zusätzliche Pegelminderung von 2,5 dB(A). Eine Erhöhung auf 5,0 m würde nicht mehr der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit entsprechen, da die Tagwerte bereits bei 3 m Höhe unterschritten und die Nachtwerte auch bei höheren Wänden überschritten werden. Auch in Anbetracht der besonderen statischen Probleme ist eine Erhöhung auf 5 m nicht durchführbar. Ferner würde der Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild eine erhebliche Zerschneidungswirkung bewirken.

Die durch die Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4,0 m berechnete und erzielte Minderung des Gesamtpegels führt zu einer spürbaren Entlastung der Anlieger.

Die Voraussetzung für die Gewährung von Schallschutz am Flughafendamm zu Lasten des Baulastträgers richtet sich nach dem BImSchG §§ 41 und 42 in Verbindung mit der 16.BImSchV. Hiernach ist es zwingend erforderlich, dass ein erheblicher baulicher Eingriff gegeben sein muss. Im Streckenzug des Flughafendamms erfolgt ein erheblicher baulicher Eingriff nur im Bereich der Einmündung der verlegten Georg-Wulf-Straße. Dieser bauliche Eingriff ist schalltechnisch in den Planunterlagen mit dem Ergebnis geprüft, dass sich für das Wohngebiet Bochumer Straße / Iserlohner Straße keine weitergehenden Ansprüche im Vergleich zu den schon durch den Neubau der durchgehenden Strecke der A 281 erforderlichen Schallschutzmaßnahmen ergeben. Auch wenn sich durch den Neubau der A 281 im Vergleich zum heutigen Zustand geringfügig erhöhte Verkehrsbelastungen des Flughafendamms ergeben können, löst dieses nicht automatisch einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen aus. Die Verkehrszunahme auf diesem Straßenzug liegt in der Größenordnung der für das Bremer Straßennetz allgemein prognostizierten Zunahme.

Baubedingte Auswirkungen auf die vorhandene Bebauung, Schäden durch Erschütterungen, sind nach dem aktuellen Stand der ausführenden Technik nicht zu erwarten. Eine sich auf die vorhandenen Gebäude auswirkende Grundwasserabsenkung wird durch entsprechende Regelungen in den abzuschließenden Bauverträgen ausgeschlossen. Zur Kontrolle ist die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens vorgesehen. Einzelheiten hierzu werden rechtzeitig vor Baubeginn geklärt und mit den Beteiligten abgestimmt. Auf die Nebenbestimmungen wird verwiesen.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Durch die verfügten 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 Bevölkerung ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Die entsprechenden Immissionswerte sind einzuhalten.

Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude richtet sich nach den in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchV) vom 12. Juni 1990 festgelegten Immissionsgrenzwerten und werden im Planfeststellungsverfahren dem Grunde nach festgestellt. Eine Anspruchserhebung ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Für die Abwicklung der Baumaßnahme, Herstellung der Schrägseilbrücke, ist es unumgänglich, eine Umleitungsstraße zwischen der Dortmunder Straße und dem Flughafendamm über die hier liegende Gleisstraße einzurichten, um den Verkehr aus dem Gewerbegebiet Airport Stadt West aufrecht zu erhalten. Dem während der Baumaßnahme vorübergehenden Anstieg des Verkehrslärmpegels wird durch entsprechende aktive Lärmschutzmaßnahmen entgegengetreten.

Die Einrichtung geeigneter Schutzmaßnahmen ist als Auflage zum Schutz gegen Baulärm in den Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses verfügt.

Die Sicherheitsvorkehrungen für Fußgänger / Kinder für die während der Bauphase erforderlichen Provisorien für den Fuß- und Radverkehr werden mit der Verkehrsbehörde und der Polizei abgestimmt. Nach Abschluss der Maßnahmen werden die heute vorhandenen Wegebeziehungen nicht verschlechtert, vielmehr erfolgt eine Verbesserung. Im Zuge der Richard-Dunkel-Straße wird ein nördlich der Neuenlander Wasserlöse abgesetzter eigenständiger Rad- und Gehweg neu gebaut. Ein gefahrloses Erreichen der Duckwitzstraße ist dann möglich.

Soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat, war diese zurückzuweisen.

Zu 18:

Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude und für den Außenbereich richtet sich nach den in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchV) vom 12. Juni 1990 festgelegten Immissionsgrenzwerten und wird im Planfeststellungsverfahren dem Grunde nach festgestellt. Das Anspruchsverfahren ist jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung. Forderungen müssen außerhalb des Verfahrens bei dem Vorhabensträger gestellt werden.

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 Bevölkerung ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Die entsprechenden Immissionswerte sind einzuhalten. Ferner sind durch die Gestaltung der Bauverträge eventuelle entstehende Belastungen zu minimieren.

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:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen für die Iserlohner Straße / Gartenheimgebiet Ochtum ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Nach den Bestimmungen der 16. BImSchV ist beim Neubau eines Verkehrsweges grundsätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung sicherzustellen. Die Planung und Ausführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind nach den tatsächlichen Möglichkeiten, der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit abzustimmen. Vorrang hat hier die aktive Maßnahme. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze wurde der aktive Schallschutz mit Wandhöhen von 3,0 m in den Planunterlagen festgelegt. Neben der schalltechnischen Effektivität dieser aktiven Maßnahme sind auch weitere Randaspekte wie Belange des Städtebaus, der Gestaltung und der Landschaftspflege in die Planung einzubeziehen. Die Gestaltung der Lärmschutzwand wurde daher darauf abgestimmt, dass der gegebene Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild minimiert wird.

In Abwägung der eingegangenen Einwendungen, die Lärmschutzwand zu erhöhen, um eine noch wirksamere Pegelminderung für die umliegende Wohnbebauung zu erreichen, wurde in Abänderung der Planunterlagen eine Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4,0 m festgelegt. Die Neuberechnung des Beurteilungspegels ergab eine zusätzliche Pegelminderung von 2,5 dB(A). Eine Erhöhung auf 5,0 m würde nicht mehr der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit entsprechen, da die Tagwerte bereits bei 3 m Höhe unterschritten und die Nachtwerte auch bei höheren Wänden überschritten werden. Auch in Anbetracht der besonderen statischen Probleme ist eine Erhöhung auf 5 m nicht durchführbar. Ferner würde der Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild eine erhebliche Zerschneidungswirkung bewirken.

Die durch die Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4,0 m berechnete und erzielte Minderung des Gesamtpegels führt zu einer spürbaren Entlastung der Anlieger.

Auf der Südseite der A 281 endet die vorgesehene Lärmschutzwand ca. 260 m westlich des Grundstücks der Einwender. Bezogen auf das Wohngrundstück beträgt die mindestens erforderliche Überstandslänge der Lärmschutzwand 200 m. Mit der vorgesehenen Wandhöhe und der Überstandslänge wird die maximale Pegelminderung erreicht. Da mit 60 m Mehrlänge bereits eine höhere Dimensionierung erfolgt, ist eine nochmalige Verlängerung der Lärmschutzwand nach Westen nicht begründbar. Bei der schalltechnischen Berechnung für die erforderliche Überstandslänge und Wandhöhe wurde die Abschirmwirkung des Betriebsgebäudes der Firma Melitta in Bau-km 1+800 -Südseite- berücksichtigt. Sollte das Betriebsgebäude derart verändert werden, dass die der A 281 zugewandte Gebäudeseite das Niveau der Lärmschutzwand (bezogen auf m üNN) unterschreitet,

muss vom Vorhabensträger sichergestellt werden, dass sich die Lärmeinwirkungen von der A 281 auf das Wohnhaus der Einwander nicht erhöhen. Die entsprechende Zusage ist vom Vorhabens-träger erfolgt.

Die unterschiedlichen Pegelminderungen an der östlichen und westlichen Gebäudeseite werden im Wesentlichen durch Schallreflexionen der in unmittelbarer Nachbarschaft vorhandenen Bebauung verursacht. Bei der Berechnung sind die umliegenden Gebäude und damit auch die entstehenden Reflexionen berücksichtigt worden. Da sich unmittelbar südwestlich des Wohngebäudes Iserlohrer Straße 4 im Gegensatz zu den Nachbargrundstücken kein weiteres Wohnhaus befindet, welches den Schalleintrag von der A 281 wirkungsvoll reflektieren könnte, wird an der südwestlichen Haus-seite des Objekts der Immissionsgrenzwert für Wohngebiete tagsüber und nachts eingehalten. Dem gemäß besteht dort nach den gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV kein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen. Im südlich angrenzenden Gartenbereich wird aufgrund der Abschirmung durch das Wohnhaus der Immissionsgrenzwert für Wohngebiete tagsüber eingehalten, so dass auch hier kein Anspruch auf eine Außenwohnbereichsentschädigung besteht. Eine Nach-berechnung des Vorhabensträgers für den südwestlichen Grundstücksbereich hat eine Unter-schreitung des Tagesgrenzpegelwertes um 5 dB(A) ergeben.

Im Streckenzug des Flughafendamms erfolgt ein erheblicher baulicher Eingriff nur im Bereich der Einmündung der verlegten Georg-Wulf-Straße. Dieser bauliche Eingriff ist schalltechnisch in den Planunterlagen mit dem Ergebnis geprüft, dass sich für das Wohngebiet Bochumer Straße / Iserlohrer Straße keine weitergehenden Ansprüche im Vergleich zu den schon durch den Neubau der durchgehenden Strecke der A 281 erforderlichen Schallschutzmaßnahmen ergeben. Auch wenn sich durch den Neubau der A 281 im Vergleich zum heutigen Zustand geringfügig erhöhte Verkehrs-belastungen des Flughafendamms ergeben können, löst dieses nicht automatisch einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen aus. Die Verkehrszunahme auf diesem Straßenzug liegt in der Größenordnung der für das Bremer Straßennetz allgemein prognostizierten Zunahme. Ein Schutz vor dem Verkehrslärm auf der Straße Flughafendamm aufgrund des Neubaus der A 281 ist nicht möglich, da nur der von der neuen Autobahn ausgehende Lärm zu berücksichtigen ist. Eine Lärmschutzwand am Flughafendamm würde die Situation für die Bochumer Straße nicht wesentlich verbessern, weil durch die offen zu haltende Bochumer Straße ein Schalltrichter entstehen würde.

Lärmschutzwände sind im Bau so auszuführen, dass das erforderliche Schalldämmmaß erreicht wird. Die geplanten Glaswände weisen ein ausreichendes Flächengewicht aus, um das erforderliche Schalldämmmaß von mindestens 25 dB(A) sicher zu erreichen. Reflexionen sind in die schall-technische Untersuchung eingeflossen. Insofern sind die vorgesehenen Schallschutzwände und die dadurch bedingten Pegelminderungen nach den gesetzlichen Vorschriften bemessen. Eine hochabsorbierende Wand auf der Nordseite würde lediglich eine Pegelminderung von 0,5 dB(A) zur Folge haben. Mithin ist eine Ausführung dieser Art nicht vorrangig, da 0,5 dB(A) für das menschliche Ohr unhörbar sind.

Bei dem Bau von Lärmschutzwänden ist zu beachten, dass das Lichtraumprofil an der Straße frei gehalten wird. Eine Abschrägung der 4,0 m hohen Lärmschutzwand nach innen ist nicht möglich, da im Zuge des Neubaus der A 281 auf die Anlage eines Standstreifens verzichtet wird. Das für den Verkehr freizuhaltende Lichtraumprofil muss daher eine Höhe von mindestens 4,5 m betragen. Eine Abschrägung würde in dieses Lichtraumprofil seitlich wie höhenmäßig hineinragen. Insofern scheidet diese technische Möglichkeit aus. Eine Abschrägung nach außen würde die wirksame Höhe der Schallschutzwand verringern.

Ob ein notwendiger Lärmschutz durch den Bau der A 281 auch durch eine Tunnellösung der Trasse erreicht werden kann, wurde im Verlauf der Planung geprüft. Aufgrund der unverhältnismäßig hohen Kosten für den Bau und die Unterhaltung des betreffenden Autobahnabschnitts war diese Ausführung zu verwerfen. *(siehe Variantenvergleich S.44/46)*

Lärmindernder Belag, sog. Flüsterasphalt, ist aus technischen Gründen im Bereich von Brücken-bauwerken nicht einbaubar. Da der Neubau der A 281 in überwiegender Streckenlänge in Hochlage verläuft, ist ein lärmindernder Belag daher nicht verwendbar.

Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude und für den Außenbereich richtet sich nach den in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerten und wird im Planfest-stellungsverfahren dem Grunde nach festgestellt. Das Anspruchsverfahren ist jedoch nicht

Gegenstand der Planfeststellung. Forderungen müssen außerhalb des Verfahrens bei dem Vorhabensträger gestellt werden.

Eine sich auf die vorhandenen Gebäude auswirkende Grundwasserabsenkung wird durch entsprechende Regelungen in den abzuschließenden Bauverträgen ausgeschlossen. Zusätzlich werden Peilbrunnen gesetzt und während der Bauzeit regelmäßig kontrolliert. 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, so dass mit Schäden durch Erschütterungen auf benachbarten Grundstücken nicht zu rechnen ist. Zur Kontrolle ist die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens vorgesehen. In den Nebenbestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss ist die Auflage aufgenommen, dass vor Durchführung der Bauarbeiten Beweissicherungsverfahren durchzuführen sind. Einzelheiten hierzu werden rechtzeitig vor Baubeginn geklärt und mit den Beteiligten abgestimmt.

Für die Abwicklung der Baumaßnahme, Herstellung der Schrägseilbrücke, ist es unumgänglich, eine Umleitungsstraße zwischen der Dortmunder Straße und dem Flughafendamm über die hier liegende Gleisstraße einzurichten, um den Verkehr aus dem Gewerbegebiet Airport Stadt West aufrecht zu erhalten. Dem während der Baumaßnahme vorübergehenden Anstieg des Verkehrslärmpegels wird durch entsprechende aktive Lärmschutzmaßnahmen entgegengetreten.

Die Einrichtung geeigneter Schutzmaßnahmen ist als Auflage zum Schutz gegen Baulärm in den Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses verfügt.

Soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat, war diese zurückzuweisen.

Zu 20:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen für die Iserlohner Straße, Gartenheimgebiet Ochtum, ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Nach den Bestimmungen der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) ist beim Neubau eines Verkehrsweges grundsätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung sicherzustellen. Die Planung und Ausführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind nach den tatsächlichen Möglichkeiten, der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit abzustimmen. Vorrang hat hier die aktive Maßnahme. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze wurde der aktive Schallschutz mit Wandhöhen von 3,0 m in den Planunterlagen festgelegt. Neben der schalltechnischen Effektivität dieser aktiven Maßnahme sind auch weitere Randaspekte wie Belange des Städtebaus, der Gestaltung und der Landschaftspflege in die Planung einzubeziehen. Die Gestaltung der Lärmschutzwand wurde daher darauf abgestimmt, dass der gegebene Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild minimiert wird.

In Abwägung der eingegangenen Einwendungen, die Lärmschutzwand zu erhöhen, um eine noch wirksamere Pegelminderung für die umliegende Wohnbebauung zu erreichen, wurde in Abänderung der Planunterlagen eine Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4,0 m festgelegt. Die Neuberechnung des Beurteilungspegels ergab eine zusätzliche Pegelminderung von 2,5 dB(A). Eine Erhöhung auf 5,0 m würde nicht mehr der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit entsprechen, da die Tagwerte bereits bei 3 m Höhe unterschritten und die Nachtwerte auch bei höheren Wänden überschritten werden. Auch in Anbetracht der besonderen statischen Probleme ist eine Erhöhung auf 5 m nicht durchführbar. Ferner würde der Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild eine erhebliche Zerschneidungswirkung bewirken.

Die durch die Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4,0 m berechnete und erzielte Minderung des Gesamtpegels führt zu einer spürbaren Entlastung der Anlieger.

Die Voraussetzung für die Gewährung von Schallschutz am Flughafendamm zu Lasten des Baulastträgers richtet sich nach dem BImSchG §§ 41 und 42 in Verbindung mit der 16. BImSchV. Hiernach ist es zwingend erforderlich, dass ein erheblicher baulicher Eingriff gegeben sein muss. Im Streckenzug des Flughafendamms erfolgt ein erheblicher baulicher Eingriff nur im Bereich der Einmündung der verlegten Georg-Wulf-Straße. Dieser bauliche Eingriff ist schalltechnisch in den Planunterlagen mit dem Ergebnis geprüft, dass sich für das Wohngebiet Bochumer Straße / Iserlohner Straße keine weitergehenden Ansprüche im Vergleich zu den schon durch den Neubau

der durchgehenden Strecke der A 281 erforderlichen Schallschutzmaßnahmen ergeben. Auch wenn sich durch den Neubau der A 281 im Vergleich zum heutigen Zustand geringfügig erhöhte Verkehrsbelastungen des Flughafendamms ergeben können, löst dieses nicht automatisch einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen aus. Die Verkehrszunahme auf diesem Straßenzug liegt in der Größenordnung der für das Bremer Straßennetz allgemein prognostizierten Zunahme.

Baubedingte Auswirkungen auf die vorhandene Bebauung, Schäden durch Erschütterungen, sind nach dem aktuellen Stand der ausführenden Technik nicht zu erwarten. Eine sich auf die vorhandenen Gebäude auswirkende Grundwasserabsenkung wird durch entsprechende Regelungen in den abzuschließenden Bauverträgen ausgeschlossen. Zur Kontrolle ist die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens vorgesehen. Einzelheiten hierzu werden rechtzeitig vor Baubeginn geklärt und mit den Beteiligten abgestimmt. Auf die Nebenbestimmungen wird verwiesen. Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

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 Bevölkerung ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Die entsprechenden Immissionswerte sind einzuhalten.

Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude richtet sich nach den in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchV) vom 12. Juni 1990 festgelegten Immissionsgrenzwerten und wird im Planfeststellungsverfahren dem Grunde nach festgestellt. Eine Anspruchserhebung ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Für die Abwicklung der Baumaßnahme, Herstellung der Schrägseilbrücke, ist es unumgänglich, eine Umleitungsstraße zwischen der Dortmunder Straße und dem Flughafendamm über die hier liegende Gleistrasse einzurichten, um den Verkehr aus dem Gewerbegebiet Airport Stadt West aufrecht zu erhalten. Dem während der Baumaßnahme vorübergehenden Anstieg des Verkehrslärmpegels wird durch entsprechende aktive Lärmschutzmaßnahmen entgegengetreten.

Die Einrichtung geeigneter Schutzmaßnahmen ist als Auflage zum Schutz gegen Baulärm in den Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses verfügt.

Soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat, war diese zurückzuweisen.

Zu 21:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen für die Iserlohner Straße, Gartenheimgebiet Ochtum, ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Nach den Bestimmungen der 16. BImSchV ist beim Neubau eines Verkehrsweges grundsätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung sicherzustellen. Die Planung und Ausführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind nach den tatsächlichen Möglichkeiten, der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit abzustimmen. Vorrang hat hier die aktive Maßnahme. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze wurde der aktive Schallschutz mit Wandhöhen von 3,0 m in den Planunterlagen festgelegt. Neben der schalltechnischen Effektivität dieser aktiven Maßnahme sind auch weitere Randaspekte wie Belange des Städtebaus, der Gestaltung und der Landschaftspflege in die Planung einzubeziehen. Die Gestaltung der Lärmschutzwand wurde daher darauf abgestimmt, dass der gegebene Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild minimiert wird.

In Abwägung der eingegangenen Einwendungen, die Lärmschutzwand zu erhöhen, um eine noch wirksamere Pegelminderung für die umliegende Wohnbebauung zu erreichen, wurde in Abänderung der Planunterlagen eine Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4,0 m festgelegt. Die Neuberechnung des Beurteilungspegels ergab eine zusätzliche Pegelminderung von 2,5 dB(A). Eine Erhöhung auf 5,0 m würde nicht mehr der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit entsprechen, da die Tagwerte bereits bei 3 m Höhe unterschritten und die Nachtwerte auch bei höheren Wänden überschritten werden. Auch in Anbetracht der besonderen statischen Probleme ist eine Erhöhung auf 5 m nicht

durchführbar. Ferner würde der Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild eine erhebliche Zerschneidungswirkung bewirken.

Die durch die Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4,0 m berechnete und erzielte Minderung des Gesamtpegels führt zu einer spürbaren Entlastung der Anlieger.

Die Voraussetzung für die Gewährung von Schallschutz am Flughafendamm zu Lasten des Baulastträgers richtet sich nach dem BImSchG §§ 41 und 42 in Verbindung mit der 16. BImSchV. Hiernach ist es zwingend erforderlich, dass ein erheblicher baulicher Eingriff gegeben sein muss.

Im Streckenzug des Flughafendamms erfolgt ein erheblicher baulicher Eingriff nur im Bereich der Einmündung der verlegten Georg-Wulf-Straße. Dieser bauliche Eingriff ist schalltechnisch in den Planunterlagen mit dem Ergebnis geprüft, dass sich für das Wohngebiet Bochumer Straße / Iserlohner Straße keine weitergehenden Ansprüche im Vergleich zu den schon durch den Neubau der durchgehenden Strecke der A 281 erforderlichen Schallschutzmaßnahmen ergeben. Auch wenn sich durch den Neubau der A 281 im Vergleich zum heutigen Zustand geringfügig erhöhte Verkehrsbelastungen des Flughafendamms ergeben können, löst dieses nicht automatisch einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen aus. Die Verkehrszunahme auf diesem Straßenzug liegt in der Größenordnung der für das Bremer Straßennetz allgemein prognostizierten Zunahme.

Baubedingte Auswirkungen auf die vorhandene Bebauung, Schäden durch Erschütterungen, sind nach dem aktuellen Stand der ausführenden Technik nicht zu erwarten. Eine sich auf die vorhandenen Gebäude auswirkende Grundwasserabsenkung wird durch entsprechende Regelungen in den abzuschließenden Bauverträgen ausgeschlossen. Zur Kontrolle ist die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens vorgesehen. Einzelheiten hierzu werden rechtzeitig vor Baubeginn geklärt und mit den Beteiligten abgestimmt. Auf die Nebenbestimmungen wird verwiesen.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Durch die verfügten 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 Bevölkerung ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Die entsprechenden Immissionswerte sind einzuhalten.

Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude richtet sich nach den in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchV) vom 12. Juni 1990 festgelegten Immissionsgrenzwerten und wird im Planfeststellungsverfahren dem Grunde nach festgestellt. Eine Anspruchserhebung ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Für die Abwicklung der Baumaßnahme, Herstellung der Schrägseilbrücke, ist es unumgänglich, eine Umleitungsstraße zwischen der Dortmunder Straße und dem Flughafendamm über die hier liegende Gleistrasse einzurichten, um den Verkehr aus dem Gewerbegebiet Airport Stadt West aufrecht zu erhalten. Dem während der Baumaßnahme vorübergehenden Anstieg des Verkehrslärmpegels wird durch entsprechende aktive Lärmschutzmaßnahmen entgegengetreten.

Die Einrichtung geeigneter Schutzmaßnahmen ist als Auflage zum Schutz gegen Baulärm in den Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses verfügt.

Soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat, war diese zurückzuweisen.

Zu 22:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen für die Iserlohner Straße, Gartenheimgebiet Ochtum, ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Nach den Bestimmungen der 16. BImSchV ist beim Neubau eines Verkehrsweges grundsätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung sicherzustellen. Die Planung und Ausführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind nach den tatsächlichen Möglichkeiten, der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit abzustimmen. Vorrang hat hier die aktive Maßnahme. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze wurde der aktive Schallschutz mit Wandhöhen von 3,0 m in den Planunterlagen festgelegt. Neben der schalltechnischen Effektivität dieser

aktiven Maßnahme sind auch weitere Randaspekte wie Belange des Städtebaus, der Gestaltung und der Landschaftspflege in die Planung einzubeziehen. Die Gestaltung der Lärmschutzwand wurde daher darauf abgestimmt, dass der gegebene Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild minimiert wird.

In Abwägung der eingegangenen Einwendungen, die Lärmschutzwand zu erhöhen, um eine noch wirksamere Pegelminderung für die umliegende Wohnbebauung zu erreichen, wurde in Abänderung der Planunterlagen eine Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4,0 m festgelegt. Die Neuberechnung des Beurteilungspegels ergab eine zusätzliche Pegelminderung von 2,5 dB(A). Eine Erhöhung auf 5,0 m würde nicht mehr der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit entsprechen, da die Tagwerte bereits bei 3 m Höhe unterschritten und die Nachtwerte auch bei höheren Wänden überschritten werden. Auch in Anbetracht der besonderen statischen Probleme ist eine Erhöhung auf 5 m nicht durchführbar. Ferner würde der Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild eine erhebliche Zerschneidungswirkung bewirken.

Die durch die Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4,0 m berechnete und erzielte Minderung des Gesamtpegels führt zu einer spürbaren Entlastung der Anlieger.

Die Voraussetzung für die Gewährung von Schallschutz am Flughafendamm zu Lasten des Baulastträgers richtet sich nach dem BImSchG §§ 41 und 42 in Verbindung mit der 16.BImSchV. Hiernach ist es zwingend erforderlich, dass ein erheblicher baulicher Eingriff gegeben sein muss. Im Streckenzug des Flughafendamms erfolgt ein erheblicher baulicher Eingriff nur im Bereich der Einmündung der verlegten Georg-Wulf-Straße. Dieser bauliche Eingriff ist schalltechnisch in den Planunterlagen mit dem Ergebnis geprüft, dass sich für das Wohngebiet Bochumer Straße / Iserlohner Straße keine weitergehenden Ansprüche im Vergleich zu den schon durch den Neubau der durchgehenden Strecke der A 281 erforderlichen Schallschutzmaßnahmen ergeben. Auch wenn sich durch den Neubau der A 281 im Vergleich zum heutigen Zustand geringfügig erhöhte Verkehrsbelastungen des Flughafendamms ergeben können, löst dieses nicht automatisch einen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen aus. Die Verkehrszunahme auf diesem Straßenzug liegt in der Größenordnung der für das Bremer Straßennetz allgemein prognostizierten Zunahme.

Baubedingte Auswirkungen auf die vorhandene Bebauung, Schäden durch Erschütterungen, sind nach dem aktuellen Stand der ausführenden Technik nicht zu erwarten. Eine sich auf die vorhandenen Gebäude auswirkende Grundwasserabsenkung wird durch entsprechende Regelungen in den abzuschließenden Bauverträgen ausgeschlossen. Zur Kontrolle ist die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens vorgesehen. Einzelheiten hierzu werden rechtzeitig vor Baubeginn geklärt und mit den Beteiligten abgestimmt. Auf die Nebenbestimmungen wird verwiesen.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Durch die verfügten 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 Bevölkerung ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Die entsprechenden Immissionswerte sind einzuhalten.

Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude richtet sich nach den in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchV) vom 12. Juni 1990 festgelegten Immissionsgrenzwerten und wird im Planfeststellungsverfahren dem Grunde nach festgestellt. Eine Anspruchserhebung ist jedoch außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Für die Abwicklung der Baumaßnahme, Herstellung der Schrägseilbrücke, ist es unumgänglich, eine Umleitungsstraße zwischen der Dortmunder Straße und dem Flughafendamm über die hier liegende Gleistrasse einzurichten, um den Verkehr aus dem Gewerbegebiet Airport Stadt West aufrecht zu erhalten. Dem während der Baumaßnahme vorübergehenden Anstieg des Verkehrslärmpegels wird durch entsprechende aktive Lärmschutzmaßnahmen entgegengetreten.

Die Einrichtung geeigneter Schutzmaßnahmen ist als Auflage zum Schutz gegen Baulärm in den Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses verfügt.

Soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat, war diese daher zurückzuweisen.

Zu 23:

Ob ein notwendiger Lärmschutz durch den Bau der A 281 auch durch eine Tunnellösung der Trasse erreicht werden kann, wurde im Verlauf der Planung geprüft. Aufgrund der unverhältnismäßig hohen Kosten für den Bau und die Unterhaltung des betreffenden Autobahnabschnitts war diese Ausführung zu verwerfen. (siehe *Variantenvergleich S.44/46*)

Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude und für den Außenbereich richtet sich nach den in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BlmSchV) vom 12. Juni 1990 festgelegten Immissionsgrenzwerten und wird im Planfeststellungsverfahren dem Grunde nach festgestellt. Das Anspruchsverfahren ist jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung. Forderungen müssen außerhalb des Verfahrens bei dem Vorhabensträger gestellt werden.

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 Bevölkerung ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Die entsprechenden Immissionswerte sind einzuhalten. Ferner sind durch die Gestaltung der Bauverträge eventuelle entstehende Belastungen zu minimieren.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 24:

Bei der Lärmberechnung für die Essener Straße wurden die bedingten Schallreflexionen durch den Weg zwischen Haus Nr. 45 und 47 und der Windeinfluss in der schalltechnischen Berechnung berücksichtigt. Für die zur A 281 hingewandte Hausseite können demnach passive Schallschutzmaßnahmen in Betracht kommen. Für die Gartenanlage kommt eine Außenwohnbereichsentschädigung nicht in Betracht, da der Tagesgrenzwert durch den großen Abstand zur A 281 unterschritten wird.

Für die Beurteilung der Luftschadstoffe wurden im Rahmen der Planung Untersuchungen durchgeführt. Danach ist festzustellen, dass die Ruß-Gesamtbelastung von 1,1 auf 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ steigen wird. Der in der 23. BlmSchV für Ruß definierte Konzentrationswert beträgt 8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Jahresmittelwert). Die NO_2 -Gesamtbelastung steigt von 64,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ auf maximal 68,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Grenzwert hierfür beträgt 160 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Bei den aufgeführten Werten sind immer die zukünftigen Verkehrsbelastungen der A 281 für die Realisierungsstufe 3 (Netzschluss mit Weserquerung), also der ungünstigste Fall, zu Grunde gelegt. Während bei der Benzol-Gesamtbelastung mit 0,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Grenzwert = 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) praktisch keine Veränderung eintritt, ist festzustellen, dass sich die Ruß-Gesamtbelastung und die NO_2 -Gesamtbelastung geringfügig erhöht ohne jedoch die Grenzwerte zu überschreiten. Bei Ruß werden ca. 15% und bei NO_2 ca. 42% des Grenzwertes erreicht.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 25:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen für die Essener Straße ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Nach den Bestimmungen der 16. BlmSchV ist beim Neubau eines Verkehrsweges grundsätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung sicherzustellen. Die Planung und Ausführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind nach den tatsächlichen Möglichkeiten, der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit abzustimmen. Vorrang hat hier die aktive Maßnahme. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze wurde der aktive Schallschutz mit Wandhöhen von 3,0 m in den Planunterlagen

festgelegt. Neben der schalltechnischen Effektivität dieser aktiven Maßnahme, sind auch weitere Randaspekte wie Belange des Städtebaus, der Gestaltung und der Landschaftspflege in die Planung einzubeziehen. Die Gestaltung der Lärmschutzwand wurde daher darauf abgestimmt, dass der gegebene Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild minimiert wird.

In Abwägung der eingegangenen Einwendungen, die Lärmschutzwand zu erhöhen, um eine noch wirksamere Pegelminderung für die umliegende Wohnbebauung zu erreichen, wurde in Abänderung der Planunterlagen eine Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4,0 m festgelegt. Die Neuberechnung des Beurteilungspegels ergab eine zusätzliche Pegelminderung von 2,5 dB(A). Eine Erhöhung auf 5,0 m würde nicht mehr der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit entsprechen, da die Tagwerte bereits bei 3 m Höhe unterschritten und die Nachtwerte auch bei höheren Wänden überschritten werden. Auch in Anbetracht der besonderen statischen Probleme ist eine Erhöhung auf 5 m nicht durchführbar. Ferner würde der Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild eine erhebliche Zerschneidungswirkung bewirken.

Die durch die Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4,0 m berechnete und erzielte Minderung des Gesamtpegels führt zu einer spürbaren Entlastung der Anlieger.

Für die Beurteilung der Luftschadstoffe wurden im Rahmen der Planung Untersuchungen durchgeführt. Danach ist festzustellen, dass die Ruß-Gesamtbelastung von 1,1 auf 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ steigen wird. Der in der 23. BImSchV für Ruß definierte Konzentrationswert beträgt 8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Jahresmittelwert). Die NO_2 -Gesamtbelastung steigt von 64,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ auf maximal 68,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Grenzwert hierfür beträgt 160 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Bei den aufgeführten Werten sind immer die zukünftigen Verkehrsbelastungen der A 281 für die Realisierungsstufe 3 (Netzschluss mit Weserquerung), also der ungünstigste Fall, zu Grunde gelegt. Während bei der Benzol-Gesamtbelastung mit 0,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Grenzwert = 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) praktisch keine Veränderung eintritt, ist festzustellen, dass sich die Ruß-Gesamtbelastung und die NO_2 -Gesamtbelastung geringfügig erhöht ohne jedoch die Grenzwerte zu überschreiten. Bei Ruß werden ca. 15% und bei NO_2 ca. 42% des Grenzwertes erreicht.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 26:

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. Mit Schäden durch Erschütterungen auf benachbarten Grundstücken ist nicht zu rechnen. Zur Kontrolle ist, wie in den Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses ausgeführt, die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens durchzuführen. Einzelheiten hierzu werden außerhalb des Verfahrens vor Baubeginn mit den Beteiligten abgestimmt. Zum Schutz der Bevölkerung ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Die entsprechenden Immissionswerte sind einzuhalten. Ferner sind durch die Gestaltung der Bauverträge eventuell entstehende Belastungen zu minimieren.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude und für den Außenbereich richtet sich nach den in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchV) vom 12. Juni 1990 festgelegten Immissionsgrenzwerten und wird im Planfeststellungsverfahren dem Grunde nach festgestellt. Das Anspruchsverfahren ist jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung. Forderungen müssen außerhalb des Verfahrens bei dem Vorhabensträger gestellt werden.

Der Grundwasserspiegel der Neuenlander Wasserlöse wird durch den Bau der A 281 nicht verändert und beibehalten. Die heute in der Wasserlöse vorhandenen Stauhöhen werden auch zukünftig wieder hergestellt. Langfristig wird eine Verbesserung der Wasserqualität angestrebt. Die vorgesehene Öffnung der Neuenlander Wasserlöse stellt den ersten Schritt dar.

Eine Zunahme des Verkehrs in der Essener Straße nach Fertigstellung der A 281 wird nicht eintreten, da der heutige Schleichverkehr durch Verkehrsprobleme im Zuge der Neuenlander Straße bedingt ist. Diesen Schleichverkehr wird es zukünftig nicht mehr geben, da die A 281 einen wesentlich flüssigeren Verkehrsablauf ermöglicht. Für Maßnahmen einer Verkehrsberuhigung in der Essener Straße ist nicht die Bundesrepublik Deutschland als Baulastträger der A 281 zuständig, sondern die Stadtgemeinde Bremen als Baulastträger der Gemeindestraße.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 27:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen für die Essener Straße ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Nach den Bestimmungen der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) ist beim Neubau eines Verkehrsweges grundsätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung sicherzustellen. Die Planung und Ausführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind nach den tatsächlichen Möglichkeiten, der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit abzustimmen. Vorrang hat hier die aktive Maßnahme. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze wurde der aktive Schallschutz mit Wandhöhen von 3,0 m in den Planunterlagen festgelegt. Neben der schalltechnischen Effektivität dieser aktiven Maßnahme sind auch weitere Randaspekte wie Belange des Städtebaus, der Gestaltung und der Landschaftspflege in die Planung einzubeziehen. Die Gestaltung der Lärmschutzwand wurde daher darauf abgestimmt, dass der gegebene Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild minimiert wird.

In Abwägung der eingegangenen Einwendungen, die Lärmschutzwand zu erhöhen, um eine noch wirksamere Pegelminderung für die umliegende Wohnbebauung zu erreichen, wurde in Abänderung der Planunterlagen eine Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4,0 m festgelegt. Die Neuberechnung des Beurteilungspegels ergab eine zusätzliche Pegelminderung von 2,5 dB(A). Eine Erhöhung auf 5,0 m würde nicht mehr der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit entsprechen, da die Tagwerte bereits bei 3 m Höhe unterschritten und die Nachtwerte auch bei höheren Wänden überschritten werden. Auch in Anbetracht der besonderen statischen Probleme ist eine Erhöhung auf 5 m nicht durchführbar. Ferner würde der Eingriff in das Stadt- und Landschaftsbild eine erhebliche Zerschneidungswirkung bewirken.

Die durch die Erhöhung der Lärmschutzwände auf 4,0 m berechnete und erzielte Minderung des Gesamtpegels führt zu einer spürbaren Entlastung der Anlieger.

Für die Beurteilung der Luftschadstoffe wurden im Rahmen der Planung Untersuchungen durchgeführt. Danach ist festzustellen, dass die Ruß-Gesamtbelastung von 1,1 auf 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ steigen wird. Der in der 23. BImSchV für Ruß definierte Konzentrationswert beträgt 8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Jahresmittelwert). Die NO_2 -Gesamtbelastung steigt von 64,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ auf maximal 68,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Grenzwert hierfür beträgt 160 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Bei den aufgeführten Werten sind immer die zukünftigen Verkehrsbelastungen der A 281 für die Realisierungsstufe 3 (Netzschluss mit Weserquerung), also der ungünstigste Fall, zu Grunde gelegt. Während bei der Benzol-Gesamtbelastung mit 0,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Grenzwert = 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) praktisch keine Veränderung eintritt, ist festzustellen, dass sich die Ruß-Gesamtbelastung und die NO_2 -Gesamtbelastung geringfügig erhöht ohne jedoch die Grenzwerte zu überschreiten. Bei Ruß werden ca. 15% und bei NO_2 ca. 42% des Grenzwertes erreicht.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

Zu 28:

Die Bemessung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen für den Wartumer Platz ist nach den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften vorgenommen worden. Nach den Bestimmungen der 16. BImSchV ist beim Neubau eines Verkehrsweges grundsätzlich die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach § 2 dieser Verordnung sicherzustellen.

Die Planung und Ausführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind nach den tatsächlichen Möglichkeiten, der Effektivität und der Verhältnismäßigkeit abzustimmen. Vorrang hat hier die aktive Maßnahme. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze wurde der aktive Schallschutz dimensioniert. Zur Abschirmung der Wohnbebauung im Bereich Warturmer Platz auf der Nordseite der geplanten A 281 ist eine aktive Lärmschutzmaßnahme, bestehend aus einer Kombination Lärmschutzwand und Lärmschutzwall, vorgesehen. Diese erstreckt sich vom Beginn der Baustrecke (Baukilometer 0+346) bis zur Bahnstrecke Oldenburg-Bremen (Baukilometer 0+760). Die Höhe der aktiven Lärmschutzmaßnahme ist durchgehend mit 9 m üNN festgelegt. Auf die Höhenlage der A 281 bezogen bedeutet dieses Höhen der Wand/Wall-Kombination zwischen 4,0 m und 6,5 m. Mit den Abmessungen der aktiven Lärmschutzeinrichtungen wird erreicht, dass die Lärmschutzgrenzwerte für den Tag im Wohngebiet Warturmer Platz bis auf wenige Ausnahmen eingehalten bzw. unterschritten werden.

Die nach der 16. BImSchV zu ermittelnden Immissionspegel beschreiben ausschließlich die durch die geplante A 281 hervorgerufene Verkehrslärmbelastung. Eine schalltechnische Vorbelastung bei dem Neubau einer Bundesfernstraße kann nicht in Ansatz gebracht werden, so dass unter dem Gesichtspunkt der Lärmvorsorge allein die von der A 281 ausgehenden Schallpegel in die Berechnung einfließen. Das Wohngebiet Warturmer Platz muss somit schalltechnisch als unvorbelastet gelten. Bei allen betroffenen schutzbedürftigen Objekten besteht jedoch ein mehr oder weniger großer Einfluss weiterer Verkehrswege auf den Gesamtpegel der Verkehrslärmimmissionen. Bei einer Betrachtung dieser schalltechnischen Situation ist festzustellen, dass schon durch die Verlagerung der Verkehrsströme von der Senator-Apelt-Straße auf die geplante A 281 für den südlich gelegenen Teil der Bebauung Warturmer Platz ohne Bau der Lärmschutzwand/- wall Kombination eine wesentliche Verbesserung eintritt. Mit dem Bau der aktiven Lärmschutzmaßnahme ist eine Reduzierung der Pegelwerte, bezogen auf das Wohngebiet Warturmer Platz, in der Größenordnung von 3 bis 4,5 dB(A) zu erwarten.

Der Anspruch auf aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen richtet sich nach den in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerten. Können diese Grenzwerte nicht eingehalten bzw. unterschritten werden, kann ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude und / oder eine Entschädigung für den Außenwohnbereich in Betracht kommen. Diese Ansprüche werden im Planfeststellungsbeschluss nur dem Grunde nach festgestellt. Das Anspruchsverfahren ist jedoch nicht Gegenstand der Planfeststellung. Forderungen müssen außerhalb des Verfahrens bei dem Vorhabensträger gestellt werden.

Unter Berücksichtigung der entwurfstechnischen Bedingungen, wie Radien und Höhen für den Bereich der Anschlussstelle Bremen-Neustadt, ist die durchgehende Strecke der A 281 soweit wie möglich von der Senator-Apelt-Straße und damit von der Wohnbebauung abgerückt worden. Andere im Vergleich aufgestellte Trassenvarianten sehen einen größeren Eingriff in die Landschaft, wie zum Beispiel die Verfüllung des Hakenburger Sees und auch eine nähere Lage der A 281 zur Wohnbebauung, vor. (siehe *Variantenvergleich S.44/46*)

Der Eingriff durch den geplanten Bau der A 281 auf die Flora und Fauna ist in den Planunterlagen in Einzelheiten bilanziert. Die dadurch bedingten Ausgleichsmaßnahmen sind mit den zuständigen Fachbehörden bewertet und abgestimmt, so dass diese insgesamt zu einem Ausgleich des Eingriffs führen. Im Bereich der Wohnbebauung Warturmer Platz werden u.a. die Landschaftsbauwerke wie auch der Lärmschutzwand eingegrünt.

Wertminderungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sind deshalb in einem nachgeordneten Verfahren mit dem Vorhabensträger zu regeln.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

III

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

	Stellungnahme:
1 Deutsche Telekom AG, Technikniederlassung	vom 05.04.01
2 swb Norvia GmbH & Co. KG	vom 11.04.01
3 Pipeline Engineering GmbH für Ruhrgas AG	vom 26.04.01
4 Deutsche Bahn AG, DB Netz AG, Niederlassung Nord	vom 09.04.01
5 Eisenbahn-Bundesamt	vom 26.03.01
6 Bremer Straßenbahn AG	vom 23.04.01
7 Handelskammer Bremen	vom 29.03.01
8 Verkehrsverbund (VBN)	vom 06.04.01
9 Bremischer Deichverband am linken Weserufer	vom 12.04.01
10 GNUU e.V.	vom 09.04.01
11 WfG Wirtschaftsförderung GmbH	vom 30.03.01
12 OA Neustadt/Woltmershausen	vom 06.04.01
13 Feuerwehr Bremen	vom 02.04.01
14 Der Landesarchäologe	vom 02.04.01
15 Gesundheitsamt Bremen	vom 27.04.01
16 Amt für Stadtplanung und Bauordnung, FB Stadtplanung	vom 06.04.01
17 Brekom	vom 18.04.01
18 Senator für Bau und Umwelt, UVP-Leitstelle	vom 30.03.01
19 Senator für Bau und Umwelt, 31-22, Eingriffsregelung	vom 10.04.01
20 Senator für Bau und Umwelt, 40-10	vom 05.04.01
21 Senator für Bau und Umwelt, 40-21/1, Abfallüberwachung	vom 29.03.01
22 Senator für Bau und Umwelt, 41, Bodenschutzbehörde	vom 06.04.01
23 Senator für Bau und Umwelt, 42, Lärmschutz	vom 13.03.01
24 Senator für Bau und Umwelt, 43, Wasserwirtschaft	vom 28.03.01
25 Senator für Bau und Umwelt, 44, Oberflächenschutz	vom 04.04.01
26 Senator für Bau und Umwelt, 45, Grundwasser	vom 09.04.01
27 Senator für Bau und Umwelt, 50-3, Verkehrsplanung	vom 09.03.01
28 Senator für Bau und Umwelt, 53, Technische Aufsichtsbehörde	vom 29.03.01
29 swb Norvia GmbH & Co.KG, Beleuchtung	vom 03.04.01
30 Wehrbereichsverwaltung II	vom 02.04.01
31 Bundesvermögensamt	vom 09.04.01

	Stellungnahme
32 Niedersächsisches Landesamt für Bodenforschung	vom 05.04.01
33 Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen	vom 15.05.01
34 Senator für Inneres, Kultur und Sport	vom 05.04.01
35 Landesamt für Denkmalpflege	vom 14.03.01
36 Senator für Arbeit, Frauen, Gesundheit, Jugend und Soziales	vom 23.02.01
37 Senator für Wirtschaft und Häfen	vom 01.03.01
38 Hansestadt Bremisches Hafenamts, Bezirk Bremen	vom 10.04.01
39 Senator für Finanzen	vom 13.03.01
40 Kataster und Vermessung Bremen	vom 12.03.01
41 GBI	-
42 Stadtgrün Bremen	-
43 Flughafen Bremen GmbH	-
44 Handwerkskammer Bremen	-
45 Landwirtschaftskammer	-
46 Fachvereinigung Personenverkehr	-
47 Polizei Bremen	-
48 Senator für Bildung und Wissenschaft	-
49 Bremer Entsorgungsbetriebe	-
50 GVZ-Entwicklungsgesellschaft	-
51 Ortsamt Obervieland	-
52 Bau Management Bremen	-
53 Senatskanzlei	-
54 Kabel-Niedersachsen/Bremen	-
55 Amt für Straßen und Verkehr für die stadtbremischen Belange	vom 11.04.01

Der Vorhabensträger hat die Berücksichtigung der in den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zu den Nummern 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 24, 26, 30, 32 und 39 sowie 55 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 41 bis 54 haben keine Stellungnahmen abgegeben.

Zu der Einwendung **Nr 10** des GNUU e.V. ist folgendes zu bemerken:

Im überplanten Bereich im südwestlichen Bremen sind die Möglichkeiten, die Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslenkungsmaßnahmen und die Nutzung anderer Verkehrsmittel zu senken, unter den gegebenen Verhältnissen bereits vollständig ausgeschöpft.

Die täglich anfallenden Verkehrsmengen sind nur noch durch den Bau der A281, BA 2/1 angemessen zu bewältigen. Zwar lässt es sich nicht vermeiden, im Bereich der Essener und der Bochumer Straße auch Wohngebiete durch diesen Neubau zu belasten. Aber insgesamt betrachtet werden großflächige Wohngebiete durch den Bau der A281 entlastet, so dass diese Neubelastung von Wohnbereichen im Verhältnis zur Verbesserung der geradezu unerträglichen Situation insbesondere im Bereich der Neuenlander Straße hingenommen werden muss. Um diese Neubelastungen so gering wie möglich zu halten, wurden in der Planung entsprechende Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes vorgesehen, so dass die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte so weit wie möglich eingehalten werden.

Auf Grundlage der Einwendungen, des Vorbringens beim Erörterungstermin sowie ergänzender Berechnungen wird die vorgesehene Lärmschutzwand in den Bereichen der Bochumer und der Essener Straße nunmehr um 1 m erhöht. Der BMVBW konnte überzeugt werden, dass die hierdurch erreichte Pegelminderung gerade noch in einem vertretbaren Verhältnis zu den Kosten steht. Die Anzahl der Gebäude und Grundstücke, an denen aufgrund der Überschreitung der Grenzwerte noch passiver Lärmschutz in Betracht kommt, konnte mithin verringert werden. (Änderungen/ Blaeueintragungen)

Verkehrsberuhigende Maßnahmen und Umstrukturierungen im nachgeordneten Straßennetz sind nicht Gegenstand des Verfahrens, da es hier ausschließlich um den Neubau einer Bundesfernstraße geht. Bremen hat aber die Notwendigkeit derartiger Maßnahmen erkannt und beabsichtigt, begleitend zur Realisierung der A 281 entsprechende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu erarbeiten und durchzuführen. Diesbezüglich ist nicht nur bereits ein Arbeitskreis eingerichtet worden beim Ortsamt Neustadt/Woltmershausen, sondern es ist auch schon ein erheblicher Betrag im Haushalt Bremens für die Verwirklichung dieser Maßnahmen vorgesehen. Dies kann als Indiz für die Relevanz gelten, die Bremen diesen Begleitmaßnahmen beimisst und die erst durch den Bau der A 281 überhaupt möglich werden.

Die durch die Baumaßnahme entstehenden Eingriffe in den Naturhaushalt werden entsprechend den gesetzlichen Vorschriften ausgeglichen. Es wird durch die vorgelegte und mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmte Planung Vorsorge getroffen, dass die Auswirkungen auf die Natur so gering wie möglich gehalten werden. Durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen ist gewährleistet, dass die beeinträchtigten Funktionen des Ökosystems in ähnlicher Weise wiederhergestellt werden und keine dauernden Beeinträchtigungen bleiben.

Soweit diese Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat, wird sie daher zurückgewiesen.

IV

Das o.g. Ausbauvorhaben beinhaltet die Verlegung vorhandener Straßenbahnbetriebsanlagen der Bremer Straßenbahn AG (BSAG).

Es handelt sich dabei um den Bau von Betriebsanlagen der Straßenbahn im Sinne der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn- Bau- und Betriebsordnung – BOStrab) vom 11. Dezember 1987 (BGBl.I S.2648), der grundsätzlich der Planfeststellung nach dem Personenbeförderungsgesetz bedarf. Der Bau der Straßenbahnbetriebsanlagen soll gemäß § 78 Bremisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BremVwVfG) als Folgemaßnahme des geplanten Straßenbaus in die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz einbezogen werden.

Aufgrund der Stellungnahme der Technischen Aufsichtsbehörde geschieht dies mit folgenden

Auflagen:

1. Zu den in den Planfeststellungsunterlagen enthaltenen Unterlagen über den Bau der Betriebsanlagen der Straßenbahn sind der Technischen Aufsichtsbehörde die gemäß § 60 Abs. 1 und 5 der BOStrab erforderlichen Ausführungspläne, Beschreibungen und Sicherheitsnachweise vor Baubeginn vorzulegen. Die Vorschriften des § 60 Abs. 6 BOStrab sind zu beachten. Auflagen, die bei der Prüfung dieser Unterlagen erforderlich werden, bleiben der Technischen Aufsichtsbehörde vorbehalten.
2. Für den Bau der Betriebsanlagen sind die jeweils geltenden Bestimmungen der BOStrab zugrunde zu legen. Die anerkannten Regeln der Technik sind zu beachten.
3. Soweit der Bau von Betriebsanlagen der Straßenbahn von dem „Bau und Betrieb von Nahverkehrsanlagen – Betrieb gewerblicher Art- Stadtgemeinde“ durchgeführt wird, ist der verantwortliche Leiter für den Bau der Betriebsanlagen im Sinne des § 7 Abs. 6 BOStrab der Technischen Aufsichtsbehörde vor Baubeginn zu benennen. Der Baubeginn ist der Technischen Aufsichtsbehörde anzuzeigen.
4. Die Aufsicht über den Bau der Betriebsanlagen gemäß § 61 BOStrab wird auf den Betriebsleiter der Bremer Straßenbahn AG als sachkundige Person im Sinne des § 5 Abs. 2 BOStrab übertragen. Die Technische Aufsichtsbehörde kann jederzeit Kontrollen durchführen oder, soweit notwendig, Sonderprüfungen fordern.
5. Vor Inbetriebnahme der Betriebsanlagen der Straßenbahn ist sicherzustellen, dass Personen nicht durch Schritt- oder Berührungsspannungen gefährdet werden.
6. Die Abnahme der Betriebsanlagen gemäß § 62 BOStrab ist rechtzeitig bei der Technischen Aufsichtsbehörde zu beantragen. Als sachkundige Person im Sinne des § 5 Abs. 2 BOStrab wird der Betriebsleiter der Bremer Straßenbahn AG ernannt.
7. Der Betriebsleiter der Bremer Straßenbahn AG wird ermächtigt, die Betriebsanlagen der Straßenbahn gemäß § 62 Abs. 7 BOStrab vorläufig in Betrieb zu nehmen, wenn die Feststellungen nach § 62 Abs. 2 BOStrab hinsichtlich der Betriebssicherheit getroffen worden sind.

V**Nebenbestimmungen****Informationspflichten**

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

Kreuzungsvereinbarung

Mit der Deutschen Bahn AG ist außerhalb des Verfahrens nach § 11 Abs. 1 EKrG eine Kreuzungsvereinbarung für die Kreuzung der Eisenbahnstrecke Bremen - Oldenburg im Bereich Bremen- Neustadt abzuschließen.

Es wird darauf hingewiesen, dass vor Abschluss einer Vereinbarung keine Bauarbeiten in den Gleistrassen durchgeführt werden können.

Die Änderungen an Bahnanlagen sowie der Neubau der Eisenbahnbrücke Bw-Nr.2.02 unterliegen der eisenbahntechnischen Aufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt.

Die entsprechenden Ausführungsunterlagen über die Änderungen an Bahnanlagen der DB Netz AG sind mit der DB Bahn AG, Niederlassung Nord, Lindemannallee 3, 30173 Hannover, abzustimmen und dem Eisenbahn-Bundesamt zur bauaufsichtlichen Prüfung und Freigabe vorzulegen.

Wasserwirtschaft

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

Die NWL verläuft zwischen dem Flughafendamm und der Essener Straße z.T. unter der vorhandenen Bebauung. In der Baubeschreibung ist der Abbruch der Überführungen der Industriestraße und Essener Straße vorgesehen. Die z.T. als Rahmendurchlass verbleibenden Abschnitte der NWL unter der Bebauung sind in Absprache mit den unterhaltungspflichtigen Grundstückseigentümern und dem Deichverband zu verfüllen.

Im Kreuzungsbereich Flughafendamm/Richard-Dunkel-Straße verläuft der verrohrte „Graben hinter der Dortmunder Straße“ und mündet im Brückenbauwerk des Flughafendamms in die NWL. Die Vorflut dieses Grabens ist weiterhin zu erhalten.

In die NWL und das neue Gewässer an der Georg-Wulf-Straße wird an diversen Stellen Niederschlagswasser direkt oder über Abscheidebauwerke eingeleitet. Die Einleitungsstellen sind in naturnaher Bauweise ausreichend gegen Auskolkungen zu befestigen. Das Einleitungsrohr ist der Neigung der jeweiligen Uferböschung anzupassen.

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

Gemäß der Erläuterungen zur NWL soll für den entfallenden Stauraum im Hakenburger See durch einen entsprechend breiten Querschnitt der NWL oberhalb der Bahnlinie kompensiert werden. Dieser Ausgleich muss mindestens im Verhältnis 1 : 1 stattfinden.

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 (Neuenlander Wasserlöse und Grundwasser). Eine günstige Reinigungswirkung des versickernden Niederschlagswassers (NSW) wird durch die Passage der bewachsenen oberen Bodenschicht erreicht. Die Versickerungsanlagen sind daher entsprechend herzustellen und zu unterhalten. Folgende wasserwirtschaftliche Forderungen und Hinweise sind zu beachten.

1. Mit dem NSW darf kein durch häuslichen, gewerblichen, landwirtschaftlichen oder sonstigen Gebrauch in seinen Eigenschaften verändertes Wasser (Schmutzwasser) in die Gewässer eingeleitet werden.
2. Der Niederschlagsabfluss der Fahrbahnflächen ist, wie dargestellt, vor der Einleitung in die Neuenlander Wasserlöse durch Regenklärbecken bzw. Abscheider mechanisch so zu behandeln, dass absetzbare und aufschwimmbare Stoffe zurückgehalten werden.
3. Die beiden „Regenklärbecken“ (Absetzbecken) sind entsprechend der „Handlungsrichtlinien für die Niederschlagswasserbehandlung“ (Senator für FGJSU, 27.09.1996) zu bemessen und mit einer Vorrichtung zur Rückhaltung von Leichtflüssigkeiten auszurüsten.
4. Die übrigen „Abscheider/Leichtflüssigkeitsabscheider“ können, wie mit dem Referat 44 beim Senator für Bau und Umwelt im Zuge der vorzeitigen Ämterabstimmung Anfang 1999 abgestimmt, abweichend von der RiStWag auf einen Bemessungszufluss $< 100 \text{ l/(s} \cdot \text{ha)}$ bzw. auf ein Rückhaltevolumen $< 30 \text{ m}^3$ ausgelegt werden.

5. Die Behandlungsanlagen für NSW sind im Rahmen der Unterhaltung bedarfsgerecht zu entschlammen. Gegebenenfalls angefallene Leichtflüssigkeiten (z.B. nach Unfällen) sind unverzüglich zu entfernen. Die angefallenen Stoffe sind einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen.
6. Böschungen und Mulden, die Oberflächenabfluss von Fahrbahnflächen aufnehmen und aus denen heraus ein Versickerung stattfindet bzw. stattfinden kann, sind zur Erlangung eines erforderlichen Reinigungsvermögens mit mindestens 20 cm Mutterboden auszubilden.
7. Die Sickermulden 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.
8. Besteht die Gefahr, dass wassergefährdende Stoffe in das Entwässerungssystem gelangen, ist dafür Sorge zu tragen, dass ein Abfluss dieser Stoffe verhindert wird.
9. Gelangen wassergefährdende Stoffe in das Entwässerungssystem ist dafür Sorge zu tragen, dass die Entwässerung unterbrochen wird. Die Entwässerung darf erst wieder fortgesetzt werden, wenn die wassergefährdenden Stoffe ordnungsgemäß entfernt worden sind.
10. Sind trotz aller Vorkehrungen wassergefährdende Stoffe in das Gewässer (ggf. den Untergrund) gelangt, so ist dieses der Wasserbehörde unverzüglich anzuzeigen.
11. Um eine Verschmutzung des NSW weitgehend zu vermeiden, sind die zu entwässernden Verkehrsflächen und Einläufe stets sauber zu halten.

Bodenkontaminationen/Altlasten

Auflagen

- a. Die gesamte Baumaßnahme ist von einem altlastenerfahrenen, unabhängigen Sachverständigen zu begleiten. Der Sachverständige ist dem Referat 41 – Bodenschutzbehörde- spätestens zwei Monate vor Beginn der Baumaßnahme schriftlich zu benennen.
Diesem Sachverständigen sollten vom Bauherren alle erforderlichen Befugnisse und Möglichkeiten eingeräumt werden, damit er im Einzelfall auch über die festgelegten Rahmenbedingungen hinaus alle notwendigen Prüfungen und Kontrollen durchführen kann. Die Verantwortung für die Einhaltung der getroffenen Regelungen, insbesondere der Unterschreitung der Z 2 Zuordnungswerte aller im Rahmen der Baumaßnahmen umgelagerten und auf dem Gelände verbliebenen Boden- und Auffüllungsmaterialien, liegt beim Bauherren.
- b. Der Sachverständige hat ein detailliertes Mess- und Untersuchungsprogramm „Bodenüberwachungsplan“ für die vorab durchzuführenden Sanierungsmaßnahmen der bekannten Boden- und Grundwasserverunreinigungen im Bereich der Trasse und für das Bodenmanagement sowie einen „Grundwasserüberwachungsplan“ für die baubegleitende Grundwasserbeobachtung auszuarbeiten. Der Boden- und der Grundwasserüberwachungsplan sind bis spätestens einen Monat vor Beginn der Maßnahme dem Referat 41, SBU, zur Zustimmung vorzulegen.
Zur Detaillierung dieser Auflage sind folgende Rahmenbedingungen für das erforderliche Bodenmanagement im Bereich des Kocks-knotens zu beachten.
Unter der Voraussetzung der im Vorfeld vorgesehenen Sanierung der sogenannten „Hot Spots“ sollen hierdurch doppelte Bodenbewegungen weitgehend vermieden werden.
Der Aushub von *antropogenen Auffüllungen* ist von dem Sachverständigen (siehe a) permanent zu begleiten. Nach einer ersten Beurteilung zwecks Separierung von auffälligen Chargen ist das Material bis zur Vorlage einer entsprechenden Analytik in einem Zwischenlager auf Mieten zu setzen, bevor es an dem entsprechendem Bestimmungsort auf dem Kocks-Gelände eingebaut wird.
Je ca. 500 m³ lose Masse ist mindestens eine Mischprobe zu entnehmen und in einem geeigneten Labor auf alle im Bereich des Kocks-Geländes relevanten Parameter zu untersuchen. Die Auswahl der hierzu gehörenden Parameter ist im Voraus mit der Bodenschutzbehörde, Referat 41, Herrn Bethke oder Vertreter im Amt, abzustimmen.

Jede fünfte Probe ist auf die vollständige Parameterpalette der LAGA zu untersuchen. Nach Vorlage der Untersuchungsergebnisse ist die entsprechende Bodencharge von dem Sachverständigen einem Bestimmungsort bzw. einer zugelassenen Entsorgungsanlage zuzuweisen.

Der Aushub von *gewachsenem Boden* ist von dem Sachverständigen zu begleiten. Nach einer ersten Beurteilung zwecks Separierung von auffälligen Chargen ist das Material, welches voraussichtlich die LAGA-Zuordnungswerte Z 2 einhält, an dem entsprechenden Bestimmungsort auf dem Kocks-Gelände einzubauen.

Zur Beweissicherung wird eine Beprobung des eingebauten und verdichteten Materials ca. alle 1.500 m³ (bzw. ca. 2.000 m³ lose Masse) empfohlen. Die Proben sollten auf alle im Bereich des Kocks-Geländes relevanten Parameter, jede fünfte Probe auf die vollständige Parameterpalette der LAGA untersucht werden.

Es ist ein Einbaukataster zu erstellen, aus welchem der Verbleib des Bodens und die Zuordnung von Beweissicherungsgutachten zweifelsfrei nachvollziehbar ist. Dem Senator für Bau und Umwelt ist während der Bauausführung auf Verlangen Einsicht zu gewähren. Nach dem Abschluss der Maßnahme ist das Kataster dem Referat 40 beim Senator für Bau und Umwelt vorzulegen.

Die detaillierte Vorgehensweise ist von dem Sachverständigen vor Beginn der Maßnahme schriftlich darzulegen und nochmals mit der Bodenschutzbehörde abzustimmen. Alle angegebenen Beprobungsintervalle und Analysenumfänge sind als Mindestmaß zu verstehen.

- c. Ergeben sich Anhaltspunkte für Verunreinigungen des Bodens oder des Grundwassers in der Vorbereitung oder Durchführung der Baumaßnahme, die bisher nicht bekannt waren, so ist diese unverzüglich dem Senator für Bau und Umwelt (SBU), Referat 41, mitzuteilen.
- d. Nach Erkennen der Anhaltspunkte für eine Verunreinigung ist ein unabhängiger, altlastenerfahrener Sachverständiger zu beauftragen, den Bereich in Abstimmung mit dem Referat 41 beim Senator für Bau und Umwelt auf die qualitativen und räumlichen Ausmaße der Kontamination zu untersuchen.
- e. Ein entsprechendes Gutachten mit Gefährdungsabschätzung und einem evtl. notwendigen Sanierungskonzept ist dem Referat 41 (SBU) vorzulegen.
- f. Die Baumaßnahme darf in den betreffenden Bereichen grundsätzlich erst dann weitergeführt und/oder beendet werden, wenn nachweislich kein Sanierungsbedarf besteht oder eine vom Referat 41 SBU begleitete Sanierung durchgeführt wurde.
- g. Die Auswertung, Darstellung und Bewertung der Untersuchungsergebnisse sowie die Nachweise über die durchgeführten Sanierungen sind für die gesamte Maßnahme zu dokumentieren. In geeigneten Zeitabschnitten sind dem Referat 41 Zwischenberichte und nach Abschluss der Maßnahme ein Abschlussbericht vorzulegen.
- h. Die für das Bodenmanagement notwendigen Bereitstellungsflächen für die Lagerung und Klassifizierung der Aushubböden sind mit einer wasserundurchlässigen Sohlabdichtung zu versehen. Das Sicker- und Niederschlagswasser ist zu fassen und schadlos zu beseitigen.
- i. In den Bereichen Richard-Dunkel-Str./Carl-Francke-Str. (Kocks), Industriestr./Richard-Dunkel-Str.100, Richard-Dunkel-Str./Flughafendamm und Neuenlander Ring/Paul-Feller-Str. sind Grundwasserverunreinigungen durch LCKW (leichtflüchtige chlorierte Kohlenwasserstoffe) bekannt. Bei Maßnahmen, die in das Grundwasser eingreifen, ist vorab eine Abstimmung mit dem Referat 41 herbeizuführen.
- j. In den Bereichen Richard-Dunkel-Str.33, Industriestr.6, Durckwitzstr.42 und Essener Str.74 wurden z.T. erhebliche Verunreinigungen des Bodens durch PAK, MKW, BTXE oder Schwermetalle festgestellt. Die Maßnahmen in den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen sind in bezug auf die bekannte Altlastenproblematik in o.g. Bereich nicht ausreichend dokumentiert. Genauere Beschreibungen des Trassenverlaufs, der für die Stützen auszukoffernden Bereiche (Lage, horizontale und vertikale Ausdehnung), anfallende Aushubmengen etc. sind dem Referat 41 nachzureichen. Im übrigen gelten die Punkte a) bis i)

und m) bis n) entsprechend. Bei Maßnahmen, die in kontaminierte Bereich eingreifen, ist vorab eine Abstimmung mit dem Referat 41 herbeizuführen.

- k. Für den Bereich des Hakenburger Sees wurden die möglichen Trassenvarianten, deren Auswirkungen, die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen und die damit verbundenen Begleitmaßnahmen in den vorliegenden Unterlagen ausreichend dokumentiert. Gegen die Durchführung in der vorgeschlagenen Art und Weise bestehen keine Bedenken. Der Bodenschutzbehörde bleibt aber vorbehalten, in Abhängigkeit von den Erkenntnissen bei der Umsetzung der Baumaßnahme darüber hinaus erforderliche Sicherungsmaßnahmen zu fordern. Erforderlich könnte z.B. der Ersatz bzw. die Neuerstellung und Beprobung von bis zu drei Grundwassermessstellen (im Bereich des Hakenburger Sees) werden.
- l. Die „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln- Stand 06.11.1997“ der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall sind bei Bodenumlagerungen innerhalb des Bereichs der Baumaßnahme zu beachten. Ansonsten wird auf § 12 BBodSchV vom 17. Juli 1999 verwiesen.
- m. Versickerungsbecken für Oberflächenwasser sind so zu konzipieren, dass es im Bereich der Auffüllungen nicht zu Schadstoffverlagerungen kommen kann.
- n. Der Bodenschutzbehörde bleibt erforderlichenfalls die Anordnung weitergehender Untersuchungen des Bodens und des Grundwassers, der Änderung der Beprobungshäufigkeit, der Vorlage von Zwischenberichten sowie zusätzlicher Sicherungs- und Sanierungsmaßnahmen vorbehalten.

Abfallüberwachung

Laut Planunterlagen ist im Rahmen der vorgesehenen Baumaßnahme nicht auszuschließen, dass Abfälle zur Entsorgung anfallen und bereits abgelagerte Abfälle erneut aufgenommen und entsorgt werden müssen. Nach § 27 Abs. 1 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes (KrW-/AbfG) dürfen Abfälle zur Beseitigung nur in dafür zugelassenen Anlagen oder Einrichtungen behandelt oder abgelagert werden. Für Abfälle zur Verwertung besteht eine derartige Vorschrift nicht. Von der Zulassungspflicht im Sinne des § 27 Abs. 1 KrW-/AbfG kann jedoch im Einzelfall nach Abs. 2 ausnahmsweise abgesehen werden, wenn sichergestellt ist, dass das Wohl der Allgemeinheit dadurch nicht beeinträchtigt wird.

Mit den im Rahmen der Baumaßnahme anfallenden Abfällen ist deshalb wie folgt zu verfahren:

Westlich der Eisenbahnlinie „Altablagerung“ A 251.001

Soweit für diese Bereiche eine Sanierung im Sinne des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) durchgeführt wird, unterliegen die im Rahmen der Baumaßnahme anfallenden Böden aus der Altablagerung hinsichtlich der Erfassung, Untersuchung, Bewertung und Sanierung nicht dem Abfallrecht (§ 36 Abs. 2 KrW-/AbfG).

Für die Altablagerung wurde ein Sanierungsplan erstellt, der durch den Planfeststellungsbeschluss für verbindlich erklärt wird. Die Verlagerung von Material auf der Fläche der Altablagerung stellt keine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit dar. Daher können gemäß § 13 Abs. 5 BBodSchG Materialien, die Abfälle zur Beseitigung sind, innerhalb der Fläche umgelagert werden.

Zwischen Eisenbahn und B75 „Kocks-Gelände“

Das in diesem Bereich im Rahmen der Baumaßnahme anfallende Material unterfällt in Ermangelung eines vorgesehenen verbindlichen Sanierungsplanes dem Abfallrecht, da von einem Entledigungswillen ausgegangen werden muss.

Material < Z 2

Aufgrund der Begründung der Planungsgruppe Grün zum Umgang mit Materialien kleiner Z 2 ist zu erkennen, dass der Träger des Vorhabens das hier anfallende Material als Abfall zur Verwertung einer neuen Zweckbestimmung (Lärm- und Sichtschutz) zuführen will.

Vor diesem Hintergrund bestehen keine Bedenken, wenn das anfallende Material < Z 2 aus dem Bereich zwischen Eisenbahngelände und B75 (Kocks-Gelände) als Abfall zur Verwertung in die in den Planunterlagen bezeichneten Bereiche unter Beachtung der nachfolgenden Auflagen eingebracht wird.

Auflagen:

- A. Zur Sicherstellung, dass nur Material < Z 2 verwertet wird, ist das aufgenommene Material auf die in der Tabelle II. 1.2-1 der Technischen Regel der LAGA über Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen vom 06.11.1997 aufgeführten Parameter zu beproben und zu analysieren.
- B. Die Beprobung des Materials hat entsprechend den Vorgaben der Ziffer III der vorgenannten LAGA-Regel zu erfolgen.
- C. Das Analyseverfahren ist entsprechend der Tabelle III. 3.2-1 (Feststoff) und III. 3.2-2 (Eluat) oder einem gleichwertigen Verfahren durchzuführen.
- D. Anhand des Ergebnisses der Beprobung ist das beprobte Material den Z-Bereichen entsprechend der Tabelle II. 1.2-2 (Zuordnungswerte für Feststoffe) und der Tabelle II. 1.2-3 (Zuordnungswerte Eluat) der vorgenannten LAGA-Regel zuzuordnen.
- E. Über das Ergebnis ist Protokoll zu führen.
- F. Auf Verlangen der Abfallüberwachungsbehörde ist das Protokoll dieser vorzulegen.
- G. Das Protokoll ist drei Jahre nach Abschluss der Baumaßnahme aufzubewahren.
- H. Der Einbau der Materialien < Z 2 ist zu dokumentieren. Die Dokumentation hat entsprechend den Vorgaben der Tabelle II. 1.2-4 der LAGA-Richtlinie zu erfolgen.
- I. Es ist eine mineralische Oberflächenabdichtung $d > 0,5\text{m}$ und $k_f < 10^{-8}$ oder eine andere gleichwertige Dichtung aufzubringen.
- J. Auf die Oberflächenabdichtung ist eine für die spätere Bepflanzung geeignete Rekultivierungsschicht von mindestens 80cm Mächtigkeit aufzubringen.

Hinweis:

Materialien, die den **Z 0** – Wert nicht überschreiten, dürfen im Rahmen der Baumaßnahme uneingeschränkt eingebaut werden.

Materialien, die den **Z 1** – Wert nicht überschreiten, dürfen unter Berücksichtigung bestimmter Nutzungseinschränkungen offen eingebaut werden (Beschränkter offener Einbau).

Eine Nutzungseinschränkung liegt grundsätzlich dann vor, wenn durch das in Rede stehende Material beim Wiedereinbau eine Verschlechterung des Bereiches zu befürchten ist, in den das Material eingebaut werden soll (Beachtung der besonderen Gegebenheiten am Einbauort) oder eine Beeinträchtigung des Grundwassers gegeben sein könnte.

Material > Z 2

Materialien, die den Z 2 – Wert überschreiten, dürfen grundsätzlich nicht wieder eingebaut werden. Diese Materialien sind zugelassenen Entsorgungsanlagen (Deponien, Bodenbehandlungsanlagen) zuzuführen.

Die Entsorgung der Materialien > Z 2 hat entsprechend den Vorgaben der Verordnung über Verwertungs- und Beseitigungsnachweise (Nachweisverordnung – NachwV) vom 10.09.1996 zu erfolgen. Die notwendige Erzeugernummer nach Vorgaben der Nachweisverordnung ist beim Senator für Bau und Umwelt, Abschnitt 41-20, Ansgaritorstr. 2, 28195 Bremen, schriftlich zu beantragen. Es ist ein Nachweisbuch, bestehend aus Entsorgungs-/Verwertungsnachweisen und den nötigen Begleitscheinausfertigungen/Übernahmescheinen, einzurichten.

Materialien aus den sogenannten „Hot spots“

Für Materialien > Z 2, die den sogenannten „Hot spots“ entstammen und in die „Altablagerung“ A 251.001 westlich der Eisenbahnlinie verbracht werden sollen, besteht im Einzelfall die Möglichkeit, Ausnahmen von dem o.a. Grundsatz zuzulassen.

Für die Prüfung, ob eine Ausnahme zugelassen werden kann, ist für jeden Einzelfall ein gesonderter Antrag nach § 27 Abs. 2 KrW-/AbfG beim Senator für Bau und Umwelt – Referat 40 – zu stellen.

Dem Antrag sind folgende Unterlagen beizufügen

Planzeichnung über die genaue Entnahmestelle,

Planzeichnung über die vorgesehene Lage des Einbaues des Materials,

Analyseergebnisse (Feststoff und Eluat) über das betreffende Material (Parameter gemäß Tabelle II. 1.2-1 LAGA-Richtlinie),
konkrete Mengenangabe,
gutachterliche Stellungnahme darüber, dass der Einbau von Materialien > Z 2 (besonders überwachungsbedürftig) das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt,
Begründung, warum das Material keiner dafür zugelassenen Entsorgungsanlage zugeführt werden soll.

Zwischen B75 und Neuenlander Straße

Materialien < Z 2

Soweit auch die in diesem Bauabschnitt anfallenden Materialien als Abfall zur Verwertung einer neuen Zweckbestimmung (Lärm- und Sichtschutz) zugeführt werden sollen, dürfen diese Materialien entsprechend den o.a. Auflagen (Bereich zwischen Eisenbahn und B75 „Kocks-Gelände“) zur Verwertung den Landschaftsbauwerken zugeführt werden.

Materialien > Z 2

Für die in diesem Bereich anfallenden Materialien > Z 2 gelten die o.a. Aussagen (Bereich zwischen Eisenbahn und B75 „Kocks-Gelände“).

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 und Umwelt abzustimmen.

Für die Ersatzmaßnahme „Saatkrähenkolonie“ am Weserwehr ist die Gestaltung der Info-Tafeln in Abstimmung mit dem Fachbereich „Erlebnisraum Natur“ beim Senator für Bau und Umwelt vorzunehmen.

Bauphase

Schäden

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

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

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

Lärmschutz

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

Weitergehende Maßnahmen sind insbesondere für die durch die Einrichtung der Baustraße direkt betroffenen und ungeschützten Häuser in der Iserlohrer Straße erforderlich. Um den Verkehr aus dem Gewerbegebiet Airport Stadt West aufrecht erhalten zu können, ist es während der Herstellung der Schrägseilbrücke unumgänglich, eine Umleitungsstraße zwischen der Dortmunder Straße und dem Flughafendamm einzurichten. Es sind rechtzeitig geeignete Schutzmaßnahmen zu treffen, so dass die Belastung der anliegenden Wohnbevölkerung so gering wie möglich gehalten wird. Soweit technisch realisierbar sind aktive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, z.B. provisorische Lärmschutzwände.

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.

Kulturgüter

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

Damit tatsächlich vorhandene Befunde nicht unbeobachtet zerstört und abgegraben werden, ist eine Beobachtung und gegebenenfalls Ausgrabung durch den Landesarchäologen erforderlich. Die genaue Festlegung der zu beobachtenden Bereiche erfolgt in einvernehmlicher Abstimmung mit dem Vorhabensträger durch den Landesarchäologen.

VI

Begründung

Nach § 17 FStrG dürfen neue Autobahnen nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Der Bau der A 281, 2. BA, 1. Stufe stellt einen Neubau im Sinn des § 17 FStrG dar.

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 75 Abs. 1 BremVwVfG).

Mit Schreiben vom 15. Februar 2001 hat das Amt für Straßen und Verkehr dem Senator für Bau und Umwelt die Planunterlagen für den Bau der A 281, 2. BA, 1. Stufe, gefertigt durch die Bremer Gesellschaft für Projektmanagement im Verkehrswegebau mbH (GPV), zur Durchführung des Anhörungsverfahrens zugeleitet.

Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 27. Februar 2001 bis zum 26. März 2001 einschließlich beim Amt für Bauordnung und Stadtplanung, Fachbereich Stadtplanung, während der Dienststunden zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt. Zeit und Ort der Auslegung sind ortsüblich bekannt gegeben worden. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen das Vorhaben spätestens innerhalb von 2 Wochen nach Beendigung der Auslegung bei den in der Bekanntmachung näher bezeichneten Stellen zu erheben sind.

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

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

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

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 BremVwVfG.

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 20.02.1990 (BGBl. I, Seite 205) wurden beachtet.

Nach dem UVPG sind die Auswirkungen des Vorhabens 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. Es waren keinerlei Änderungen und Ergänzungen aufgrund behördlicher oder privater Stellungnahmen erforderlich.

Mit Schriftsatz vom 18. Dezember 2001 hat die Anhörungsbehörde die zusammenfassende Darstellung gemäß § 11 UVPG erstellt und das Benehmen mit der UVP-Leitstelle beim Senator für Bau und Umwelt - Bereich Umweltschutz -, Schreiben vom 18. Januar 2002, hergestellt.

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:

Schutzgut Mensch

Auswirkungen durch Lärm

Gesetzliche Umweltaanforderungen zur Bewertung im Sinne der Nr. 0.6.1.1. der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ (UVPVwV) sind die §§ 41 und 42 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG). Bewertungskriterien sind die Anforderungen der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung) sowie der RLS 90.

Zur Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen durch Lärm wurde eine schalltechnische Untersuchung nach den vorgenannten Anforderungen (Unterlage 12 der Planfeststellungsunterlagen) sowie eine Untersuchung über die im näheren und weiteren Einflussbereich der geplanten A 281 zu erwartenden Gesamt-Geräusch-Immissionsbelastungen sowie deren Änderungen durch den Bau der A 281 (BONK-MAIRE-HOPPMANN, 21.09.2000) durchgeführt.

Bei allen Berechnungen wurde aus den vorliegenden Verkehrsprognosefällen (unterschiedliche Realisierungsstufen der Autobahneckverbindung) jeweils diejenige ausgewählt, die die höchste Verkehrsbelastung und damit die höchsten Lärmemissionen aufweist (worst-case-Betrachtung). Bei der Bemessung der Schallschutzmaßnahmen wurde die jeweils höchste Verkehrsbelastung der A 281 zugrundegelegt. Dadurch wird sichergestellt, dass die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen zum Schutze der Menschen auf den ungünstigsten Fall abgestellt sind.

Verkehrslärm durch die geplante Maßnahme

Durch den Bau der A 281 mit den Anschlussstellen kommt es in weiten Teilen der angrenzenden Gebiete zu erhöhten Lärmimmissionen und Grenzwertüberschreitungen an schutzwürdigen Gebäuden. Daher sind nach der Verkehrslärmschutzverordnung umfangreiche aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände- und -wälle) vorgesehen. Hierdurch werden folgende maximale Pegelminderungen erreicht:

- rd. 13 dB(A) in den Bereichen "Essener- und Duckwitzstraße"
- rd. 11 dB(A) im Bereich "Bochumer Straße"
- rd. 5 dB(A) östlich "Neuenlander Straße"
- rd. 6 dB(A) im Wohngebiet "Warturmer Platz".

Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen sind unter Beachtung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen zusätzlich passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Vom Vorhabensträger wurde ergänzend geprüft, welche weitere Pegelminderung eine Erhöhung der vorgesehenen Lärmschutzwände für die Wohngebiete Bochumer Straße und Essener Str./ Duckwitzstraße erbringen könnte. Die Erhöhung der Lärmschutzwände von 3 m auf 4 m wird für die Wohngebiete im Bereich der vg. Straßen eine zusätzliche Pegelminderung von max. 2 dB(A) zur Folge haben und zu einer weiteren spürbaren Entlastung der Anlieger beitragen.

Die geplante Maßnahme entspricht insgesamt den Anforderungen der §§ 41 und 42 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung). Die in § 2 der Verkehrslärmschutzverordnung bestimmten Immissionsgrenzwerte werden durch die vorgesehenen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen an allen zu berücksichtigenden Immissionsorten eingehalten.

Gesamtlärmbetrachtung

Bei den nachfolgenden Ausführungen sind die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt. Hinsichtlich der berechneten Veränderungen ist anzumerken, dass erst eine Zu- oder Abnahme des Lärmpegels von ≥ 3 dB(A) wahrnehmbar ist.

Durch den Bau der Bundesautobahn A 281 BA 2/1 und die dadurch entstehende Verlagerung des Verkehrs auf die neue Trasse werden die Lärmimmissionen in den an die Neuenlander Straße angrenzenden Wohngebieten und an den Straßenzügen Senator-Apelt-Straße/Carl-Francke-Straße, Flughafendamm (zwischen Flughafenallee und Neuenlander Ring) und Neuenlander Ring abnehmen. Der Bau dieser leistungsfähigen Anbindung mit Anschluss an das Güterverkehrszentrum Niedervieland sowie Anbindung der umliegenden Industrie- und Gewerbegebiete an die BAB 281 wird die teilweise unerträgliche Belastung der Wohngebiete an der Neuenlander Straße deutlich vermindern und so die dauerhaften und nachhaltigen Störungen der Wohnfunktionen vermeiden bzw. zumindest mindern. Die Lebensverhältnisse der hier wohnenden Menschen werden durch die Verlagerung der Verkehre auf die geplante A 281 entscheidend verbessert. Die Minderung der Lärmbelastung ergibt sich durch die zukünftig deutlich geringere Verkehrsbelastung dieser Straßen. Verbunden mit der zu erwartenden Verkehrsverringerung wird die gegenwärtig sehr starke Trennwirkung der Neuenlander Straße aufgehoben. Die Abnahme der Lärmpegel in den an die o.g. Straßenzüge angrenzenden Wohn- und Gewerbegebieten sowie den dazugehörigen Freiflächen liegt großflächig bei > -5 dB(A).

Im unmittelbaren Bereich der Anschlussstellen und im Gewerbegebiet südlich der Richard-Dunkel-Straße ergeben sich auf gewerblich genutzten Flächen Pegelerhöhungen um mehr als 5 dB(A). Im Wohngebiet Bochumer Straße und dem angrenzenden Grünzug Helgoländer Graben betragen die Pegelerhöhungen bis zu 3 dB(A). Neben diesem Einfluss im Nahbereich sind auch Pegelerhöhungen in größeren Entfernungen sichtbar. Zurückzuführen ist diese Auswirkung auf die in Hochlage geführte A 281, höhere Verkehrsmengen, Geschwindigkeiten und LKW-Anteile. Betroffen wird vor allem der nördliche Bereich an der Neuenlander Straße und die Kleingärten Huckelriede. Diese Pegelerhöhungen liegen alle unter 3 dB(A).

Bei den prognostizierten Veränderungen des Gesamtlärms überwiegen die wesentlichen Verbesserungen in immissionsempfindlichen Bereichen (Wohnnutzung) gegenüber den wesentlichen Verschlechterungen, die sich mit Ausnahme des Wohngebietes Bochumer Straße, nur auf gewerblich genutzte Flächen beschränken. Da die Zunahmen im zumutbaren Bereich liegen, sind im Verhältnis zur Verbesserung der Gesamtsituation in Neustadt/Woltmershausen die Interessen Einzelner zurückzustellen.

Auswirkungen durch Luftschadstoffe

Die Bewertung der Veränderungen der Luftqualität mit den gesetzlichen Umwelanforderungen und den Bewertungskriterien ist bei den Auswirkungen auf das Schutzgut Luft beschrieben. Hinsichtlich der Auswirkungen der Luftqualität auf die menschliche Gesundheit ist zusammenfassend festzustellen, dass sich auf Grund der verringerten Verkehrsmengen im nachgeordneten Stadtstraßennetz und dem dadurch verbesserten Verkehrsfluss die Luftschadstoffimmissionssituation in der Neustadt verbessert. Überschreitungen der Konzentrationswerte der 23. BImSchV sind nicht zu erwarten. Die Werte der EU-Luftqualitätsrichtlinien werden weitestgehend eingehalten. Es bleiben allerdings Belastungsschwerpunkte in einzelnen Straßenabschnitten für die Jahresmittelwerte NO₂ und Partikel auf der Oldenburger Straße (4) und für die Tagesmittelwerte Partikel auf der Senator-Apelt-Straße, Friedrich-Ebert-Straße, II, Neuenlander Straße, IV, und Oldenburger Straße. Die Grundbelastung bei NO₂ und Partikel bleibt auch nach Netzschluss in der Nähe der zur Zeit bekannten und dann geltenden Konzentrationswerte.

Baubedingte Auswirkungen

Die baubedingten Auswirkungen auf Menschen, durch die zeitlich begrenzte Zunahme der Lärmbelastung, ist erheblich, aber angesichts ihrer zeitlichen Begrenzung nicht nachhaltig. Schädliche Umwelteinwirkungen i.S.d. § 22 BImSchG in Form von Lärm und Erschütterungen während der Bauphase, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, werden bei Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen verhindert und soweit sie nicht vermeidbar sind, auf ein Mindestmaß beschränkt.

Die Beeinträchtigungen werden durch die verfügten Nebenbestimmungen soweit wie möglich minimiert.

Durch das Baustellenmanagement werden die Störungen in den Wohngebieten ebenfalls soweit wie möglich reduziert. Der baubedingte Verkehr im öffentlichen Straßenverkehr wird auf möglichst kurzem Weg übergeordnete Verkehrswege anfahren, um zusätzliche Lärm- und Luftbelastungen der Anwohner zu begrenzen.

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

Gesamtbewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind insgesamt gesehen positiv.

Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen sowie Landschaft

Gesetzliche Umweltauflagen zur Bewertung im Sinne der Nr. 0.6.1.1 UVPVwV sind die §§ 11 bis 13 BremNatSchG (Bremisches Naturschutz Gesetz). Gemäß gutachtlicher Stellungnahme der Naturschutzbehörde vom 20.12.2000 (Anlage 12.6, Ordner 6), stellt das Vorhaben einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 11 BremNatSchG dar.

Schutzgut Landschaft (Stadtbild)

Durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan und die in der Freiraumplanung vorgesehenen Maßnahmen, wie die Bepflanzung von Böschungen, Banketten, Mulden, Mittelstreifen, Inselflächen mit Gehölzen, Einzelbäumen und Landschaftsrasen (Straßenbegleitgrün), die Gestaltung und Begrünung von Rand- und Restflächen, die Neuanlage und Umgestaltung der Neuenlander Wasserlöse nach ökologischen und freiraumplanerischen Gesichtspunkten sowie Anpflanzungen von Einzelbäumen wird das Stadtbild in dem vom Eingriff betroffenen Raum mehr als nur in möglichst ähnlicher Art und Weise wiederhergestellt, sondern deutlich verbessert.

Mit dem Vorhaben sind erhebliche Eingriffe in das Schutzgut Stadtbild zu erwarten. Die Auswirkungen werden aber durch die vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen nicht von nachhaltiger Wirkung sein. Das vorhandene Stadtbild wird zwar nach Abschluss der Maßnahme nicht wiederhergestellt sein, es wird aber durch ein anderes, verbessertes Stadtbild ersetzt werden. Die Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind im Landschaftspflegerischen Bestandsplan (Unterlage 12) detailliert dargestellt und beschrieben.

Schutzgut Tier- und Pflanzenwelt

Durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen, wie die Anpflanzung von Einzelbäumen und Hochstämmen im Randbereich der Autobahn, der Straßenanbindungen sowie der Neuenlander Wasserlöse, Anlage von naturnahen Gehölzflächen und Ruderalgebüschchen auf den Landschaftsbauwerken im Bereich der Anschlussstelle Bremen-Neustadt, Herstellung einer zweischürigen Mähwiese auf der Deponie südlich der A 281 / des Hakenburger Sees, sowie die Anlage von überwiegend artenreichen Wiesen- und Rasenflächen und bodendeckenden Gehölzen wird gewährleistet, dass die Werte und Funktionen der Pflanzen- und Tierwelt im Naturhaushalt in dem vom Eingriff betroffenen Raum in möglichst ähnlicher Art und Weise wiederhergestellt wird. Zur Kompensation der geplanten Überbauung der Saatkrähenkolonie am Neuenlander Ring / Paul-Feller-Straße werden biotopverbessernde Maßnahmen an der Saatkrähenkolonie am ehemaligen Weserwehr durchgeführt.

Es werden jedoch Jahre vergehen, bis die Ersatzpflanzungen die Größe und Grünmasse insbesondere der Großbäume erreichen. Nachhaltige Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten. Für den Bau der A 281 ist eine großflächige, langfristige Grundwasserabsenkung nicht erforderlich und somit sind keine Auswirkungen auf die Vegetation zu erwarten. Falls überhaupt erforderlich, wird eine zeitlich und räumlich stark eingeschränkte Absenkung allenfalls die Auswirkungen der normalen Grundwasserschwankungen bewirken.

Der Verlust von Einzelbäumen wird über die Stückzahl kompensiert. Für Bäume, die unter den Schutz der Bremischen Baumschutzverordnung fallen, wird ein Ausgleich von 3 neu zu pflanzenden Bäumen pro entfallenden Baum geleistet. Die nicht unter Baumschutz stehenden Einzelbäume werden im Verhältnis 1 : 1 ausgeglichen.

Durch das Vorhaben werden keine Lebensräume dauernd betroffen, die nach § 22a BremNatSchG geschützt sind.

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

Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Wasser

Gesetzliche Umweltaanforderungen zur Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Boden im Sinne der Nr. 0.6.1.1. der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ (UVPVwV) sind Teil II des Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) sowie § 10 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes.

Bewertungskriterien hierfür sind die Anforderungen der

- Bundes- Bodenschutz- und Altlastenverordnung
- Mitteilung der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) Nr. 20: Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen / Abfällen – technische Regeln
- Mitteilung der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) 1994: Empfehlung für die Erkundung, Bewertung und Behandlung von Grundwasserschäden

Gesetzliche Umweltaanforderungen zur Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser im Sinne der Nr. 0.6.1.1. der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ (UVPVwV), ist das Bremische Wassergesetz (BrWG).

Schutzgut Boden

Durch den Bau der geplanten A 281 und der damit verbundenen Versiegelung durch den Straßenkörper einschl. der Nebenanlagen werden vorhandene Werte und Funktionen des Bodens zerstört. Durch das Bauvorhaben kommt es zu einer Neuversiegelung von überwiegend anthropogen überformten Flächen von insgesamt 5,58 ha. Natürliche Bodentypen sind in dem Untersuchungsraum auf Grund der in der Vergangenheit vielfältigen Umstrukturierungen sowie der großflächigen Versiegelungen nicht mehr vorhanden. Besondere Werte und Funktionen des Schutzgutes Boden sind daher nicht mehr gegeben. Die allgemeinen Funktionen sind in ihrer Wertigkeit überwiegend als ohne Bedeutung bis zu geringer Bedeutung einzustufen. Die Versiegelung des Bodens zur Herstellung des Vorhabens ist hinsichtlich ihrer Auswirkung als tolerierbar zu bewerten.

Beim Aushub für Straßen / Bauwerke fallen kontaminierte Böden an.

Im Abschnitt östlich der B 75 werden die im Trassenbereich vorhandenen Altlasten vor Beginn der Baumaßnahme beseitigt bzw. gesichert. Gegenüber dem heutigen Zustand tritt durch die Sicherung bzw. Beseitigung der Schadstoffbelastungen eine nachhaltige Verbesserung ein.

Im Abschnitt zwischen der B 75 und der Bahnlinie Oldenburg-Bremen werden die belasteten Auffüllungsböden, für die eine Verwertbarkeit nach LAGA festgestellt wurde (Zuordnungswert < Z 2), in Landschaftsbauwerke eingelagert, die eine Oberflächenabdichtung erhalten. Böden, die diesen Wert übersteigen und Grundwasserbeeinträchtigungen befürchten lassen, werden ausgehoben und entsorgt. Dadurch verbessert sich die Gesamtsituation in diesem Bereich erheblich und nachhaltig hinsichtlich möglicher bestehender Gefährdungen durch kontaminierte Böden.

Im Abschnitt südlich des Hakenburger Sees werden die anfallenden Aushubmaterialien aus der Deponie auf die verbleibende Fläche der Altablagerung umgelagert und durch eine aufwändige Abdichtung gesichert. Auch durch diese Maßnahme verbessert sich die Gesamtsituation in diesem Abschnitt nachhaltig hinsichtlich möglicher vorhandener Gefährdungen durch kontaminierte Böden.

Eine schadlose Beseitigung des kontaminierten Bodenaushubes gem. § 10 Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz ist durch die verfügbaren Maßnahmen gewährleistet.

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

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

Schutzgut Wasser**Grundwasser**

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind gering. Eine Beeinträchtigung des Allgemeinwohls i.S. des § 8 Bremisches Wassergesetz (BrWG) ist auf Grund des geplanten Boden- und Wassermanagement sowie der verfügbaren Nebenbestimmungen ausgeschlossen.

Kontaminierte Böden, die eine Grundwasserbeeinträchtigung befürchten lassen, 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 Aushubes nicht zu befürchten sind. Die Gesamtsituation hinsichtlich möglicher Gefährdungen durch kontaminierte Böden verbessert sich nachhaltig.

Die den Grundwasserhorizont schützenden Deckschichten werden erhalten bzw. soweit erforderlich (Bereich Trog) durch neu herzustellende Dichtungssysteme ersetzt.

Oberflächenwasser

Die Neuenlander Wasserlöse wird durch die A 281 mehrfach gequert. Im Bereich der Richard-Dunkel-Straße ist sie aktuell auf einer Länge von ca. 220 m überbaut. Gespeist wird die Neuenlander Wasserlöse überwiegend aus den Niederschlagswasserkanälen. In den Hakenburger See mündet die Hochwasserentlastung des Hauptpumpwerkes Woltmershausen der städtischen Mischwasserkanalisation.

Die Gewässergüte der Neuenlander Wasserlöse und des Hakenburger Sees liegt laut dem GEWÄSSERGÜTEBERICHT BREMEN 1995 bei II - III. Hinsichtlich der Anreicherung von polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) im Sediment besteht vor allem im Unterlauf der Neuenlander Wasserlöse eine sehr hohe Konzentration (z.T. > 20 mg/kg TS).

Die Trassenführung der A281 über die Richard-Dunkel-Straße macht eine teilweise Verlegung der Neuenlander Wasserlöse notwendig. Es ist eine naturnahe Gestaltung der Neuenlander Wasserlöse zwischen Bahnstrecke und B 75 mit gleichzeitiger Vergrößerung des Retentionsvermögens sowie eine Offenlegung der bisher verrohrten Neuenlander Wasserlöse vorgesehen. Dadurch wird eine Verbesserung der Gewässerstruktur und der Wasserqualität erreicht. Die Umplanung wird die Funktion als Lebensraum (Schutzgut Pflanzen und Tiere) deutlich verbessern.

Auswirkungen auf das Schutzgut Klima

Auswirkungen auf das Schutzgut Klima sind nicht zu erwarten. Im Rahmen einer Klimauntersuchung (IMA 2000) wurde ermittelt, dass von der geplanten A 281 keine Riegelwirkung mit erheblicher Durchlüftungsabnahme ausgeht. Thermische Veränderungen durch zusätzliche Versiegelung beschränken sich auf den unmittelbaren Bauwerksbereich und klingen nach wenigen Metern auf nicht mehr spürbare Werte ab.

Es kommt lediglich zur Beseitigung von kleinklimatischen Vegetationsstrukturen, die im Rahmen der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen mehr als ausgeglichen werden.

Auswirkungen auf das Schutzgut Luft

Gesetzliche Umweltauflagen zur Bewertung im Sinne der Nr. 0.6.1.1. der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung“ (UVPVwV) ist das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG).

Bewertungskriterien sind die Anforderungen der TA Luft, der 23. Bundesimmissionsschutzverordnung und die EU-Luftqualitätsrichtlinien:

- Richtlinie 96/62/EG des Rates über die Beurteilung und die 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, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft. Die Richtlinie war bis zum 19.7.2001 in nationales Recht umzusetzen (die Umsetzung ist bisher noch nicht erfolgt) und
- Richtlinie 2000/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.11.2000 über Grenzwerte für Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft. Diese Richtlinie ist bis zum 13.12.2002 in nationales Recht umzusetzen.

Die durchgeführten Schadstoffuntersuchungen der Parameter:

- Benzol-Gesamtbelastung (Jahresmittelwert)
- Ruß-Gesamtbelastung (Jahresmittelwert)
- NO_x-Gesamtbelastung (Jahresmittelwert)
- NO₂ –Gesamtbelastung (Jahres-98%-Wert)
- NO₂ –Gesamtbelastung (Jahresmittelwert)
- Partikel (PM10) (Jahresmittelwert)
- Partikel (PM10) (Jahres-90.42-Perzentil der Tagesmittelwerte)
- NO_x-Wahrscheinlichkeit der Überschreitungshäufigkeit des EU-Grenzwertes in % (Jahres-90.42 Perzentil der Tagesmittelwerte)

wurden für den Prognose-Null-Fall (ohne A281), die Realisierungsstufe II der A 281 (Verkehrswert für BA 2/1, BA 2/2 und BA 3/1) und die Realisierungsstufe III (Netzschluss der A 281 zwischen A 27 und A 1) berechnet. Die ermittelten Auswirkungen werden zusammenfassend wie folgt bewertet:

- Bei allen untersuchten Straßenquerschnitten werden die Konzentrationswerte der 23. BImSchV im Prognose-Null-Fall 2015, in der Realisierungsstufe II und in der Realisierungsstufe III (Netzschluss) 2015 deutlich unterschritten. Dies ist durch die Abnahme der Schadstoffemissionen pro Kfz in Folge des vermehrten Einsatzes von schadstoffärmeren Verbrennungsmotoren auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen begründet.
- Der Jahresmittelwert von Benzol der EU-Luftqualitätsrichtlinien wird in keinem der untersuchten Straßenräume erreicht.
- Der Jahresmittelwert von NO₂ der EU-Luftqualitätsrichtlinien wird im Prognose Null-Fall an 3 Straßenräumen überschritten, durch den Bau der A 281 entfällt die Überschreitung an 2 Straßenquerschnitten.
- Nach den Regelungen der EU-Luftqualitätsrichtlinien ist eine 18-malige Überschreitung des Stundenmittelwertes von NO₂ (200 µg/m³) zulässig. Dies ist nach den vorliegenden Berechnungen in allen Straßenräumen äußerst unwahrscheinlich.
- Nach den Regelungen der EU-Luftqualitätsrichtlinien ist eine 35-malige Überschreitung des Tagesmittelwertes von PM10 (50 µg/m³) zulässig. Dies tritt nach den vorliegenden Berechnungen in einigen Straßenräumen auf, doch auch hier ist eine deutliche Entlastung der Immissionssituation durch den Bau der A281 zu erkennen.
- Bei nahezu allen Stadtstraßenquerschnitten verbessert sich die Situation durch die Realisierung der A 281 bzw. bleibt die Situation unverändert. Dies trifft auf alle untersuchten Schadstoffe zu. Eine Begründung hierfür liegt in den verringerten Verkehrsmengen im Stadtstraßennetz und dem dadurch verbesserten Verkehrsfluss.
- Die Immissionssituation an der Neuenlander Straße zwischen Oldenburger Straße und Neuenlander Ring verbessert sich deutlich. Im Abschnitt zwischen Oldenburger Straße und Friedrich-Ebert-Straße (Neuenlander Straße I und II) wird die Immissionsbelastung für einzelne Schadstoffe bei Realisierung der A281 teilweise bis zu 50 % reduziert.
- Eine Zunahme der Belastung der untersuchten Schadstoffe ist auf die Oldenburger Straße und die Neuenlander Straße zwischen Neuenlander Ring und Kattenturmer Heerstraße beschränkt. Die rechnerische Konzentrationszunahme stellt keine wesentliche Änderung dar. Für den letztgenannten Abschnitt trifft diese Aussage dann zu, wenn der endgültige Verlauf der A 281 BA 2/2 auf der jetzigen Trasse der Neuenlander Straße liegt. Zurzeit laufen entsprechende Linienuntersuchungen, um den endgültigen Verlauf in diesem Abschnitt festlegen zu können.

Durch die Verlagerungseffekte mit der Inbetriebnahme der A 281 und den vermehrten Einsatz von schadstoffärmeren Verbrennungsmotoren sind spürbare Schadstoffimmissionsrückgänge zu erwarten.

Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter

Unter Denkmalschutz stehende Gebäude oder historisch gewachsene Bebauungsstrukturen sind im direkten Umfeld der geplanten Trasse nicht zu finden.

Beim Bau der A 281 können Beeinträchtigungen einer in den Jahren 1936/1937 südlich der geplanten Maßnahme festgestellten frühsächsischen Siedlung, die sich über mehrere hundert Meter

erstrecken kann, nicht ausgeschlossen werden. Auf Grund der verfügbaren Nebenbestimmungen, durch die eine Beobachtung der Baumaßnahme durch den Landesarchäologen gewährleistet wird, ist sichergestellt, dass ggf. tatsächlich vorhandene Befunde nicht unbeobachtet zerstört und abgegraben werden.

Sachgüter, wie zum Beispiel gewerblich genutzte Gebäude, sind zwar vom Abriss betroffen, stellen aber keinen erhaltenswerten Bestand dar.

Eine Schädigung von weiteren hochwertigen Sachgütern (Gebäude im Umfeld der geplanten Baumaßnahme) während der Bauphase kann nicht völlig ausgeschlossen werden. Die Auswirkungen werden soweit wie möglich verhindert, so dass bleibende und erhebliche Beeinträchtigungen auf ein Minimum verringert werden.

Wechselwirkungen

Neben den bereits vorab genannten Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Tiere-und-Pflanzen und Landschaft sowie Boden und Wasser sind Wechselwirkungen zwischen Tiere-und-Pflanzen und Wasser, hier Oberflächenwasser, bei der geplanten Maßnahme bedeutsam. Die Überbauung und Beseitigung von Oberflächengewässern wirkt sich gleichermaßen wie die Neuanlage von Oberflächengewässern auf beide Schutzgüter aus. Erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter sind auch unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen nicht zu erwarten.

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Klima und Luft sind nicht erheblich, da die Auswirkungen der geplanten Maßnahme auf die Durchströmungsverhältnisse in den angrenzenden Stadtquartieren unter 10 % liegt, so dass ein Einfluss auf den Luftaustausch und damit die Luftqualität nicht zu erwarten ist.

Mit weiteren erheblichen Umweltauswirkungen auch im Sinne von Wechselwirkungen ist nicht zu rechnen.

Gesamtbilanz der Maßnahme

Medienübergreifende Bewertung

Mit der Anlage und der Inbetriebnahme der 1. Stufe des 2. Bauabschnittes der A 281 sind unvermeidbare Eingriffe in die Schutzgüter des § 2 UVPG durch die dargestellten Wirkfaktoren, wie z.B. Lärm, Schadstoffe und Versiegelung des Bodens, verbunden. Bei der Gesamtbetrachtung der vorhabensbedingten Umweltauswirkungen sind diese als umweltverträglich einzustufen. Bei einigen Schutzgütern ist eine Verbesserung der Umweltsituation zu verzeichnen. Auftretende negative Umweltauswirkungen werden überwiegend als nicht erheblich bewertet oder werden, wie beim Lärm, durch geeignete Schutzmaßnahmen reduziert. Wechselwirkungen sind nur in einem sehr geringen Ausmaß zu verzeichnen. Sie können im überwiegenden Anteil durch geeignete Sicherungsmaßnahmen vermieden werden.

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 die beeinträchtigten Funktionen des Ökosystems in 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.

Auf Grundlage der zusammenfassenden Darstellung kann festgestellt werden, dass durch die Ausgleichsmaßnahmen eine wirksame Umweltvorsorge getroffen wird. Aufgrund der Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß §12 UVPG ist das Vorhaben umweltverträglich. Die Zulässigkeit des Vorhabens nach § 12 UVPG ist somit gegeben.

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 19.08.1992 mit Schreiben seitens der Planfeststellungsbehörde vom 18.12.2001 mit dem Senator für Bau und Umwelt, UVP-Leitstelle, Schreiben vom 18. Januar 2002, hergestellt.

IX

Linienführung

Die BAB A 281 stellt die Eckverbindung zwischen der BAB A 1 und der BAB A 27 im Bereich südlich der Weser auf bremischem Stadtgebiet dar. Der BMVBW hat der Linienbestimmung gemäß § 16 FStrG im Jahr 1984 für den 1. bis 4. Bauabschnitt (BA) zugestimmt. Vor dem Hintergrund der Linienbestimmung und bei der angespannten Finanzsituation des Bundes wurden ab 1989 alternative Trassenuntersuchungen zur Flächennutzungsplantrasse im 2. und 5. BA begonnen, die mit einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) 1994 abgeschlossen wurden. 1995 hat der Senat der Freien Hansestadt Bremen dem Ergebnis der UVS zugestimmt, der BMVBW hat 1997 die Linie zur Flächennutzungsplantrasse anerkannt.

Die Planfeststellungsbehörde hat die untersuchten Alternativen geprüft.

Im Rahmen dieser UVS sind unterschiedliche Linien- und Gradientenvarianten untersucht worden: Das sind die A-Varianten mit einer Linienführung im Zuge der Richard-Dunkel-Straße/ Flughafendamm/Neuenlander Straße zur Anschlussstelle Brinkum (A1), die B-Varianten mit einer Linienführung im Zuge der Richard-Dunkel-Straße, anschließend mit direkter Führung zur Anschlussstelle Brinkum (A1) sowie die F-Varianten mit einer Linienführung im Zuge der Neuenlander Straße im Tunnel, anschließen parallel zur Kattenturmer Heerstraße mit Anschluss an die A1 im Raum Stuhr/Brinkum entsprechend der Darstellung im Flächennutzungsplan Bremen 1983. Dabei sind bei den Varianten A und B zusätzlich Führungen in Hochlage und in Tieflage (Zusatz H bzw. T) betrachtet worden. Die Varianten A und F ermöglichen durch die Linienführung in der Neuenlander Straße östlich des Neuenlander Ringes einen Anschluss an den Autobahnzubringer Arsten. Diese reduzierten Varianten sind mit dem Zusatz (R) gekennzeichnet. Die Variante N ist der Bezugsfall ohne Realisierung des 2. und 5. BA der A 281, der sog. Prognosenullfall.

Auf Grundlage der Verkehrsmengenberechnungen für die einzelnen Varianten (Prognosejahr 2005) wurden für die UVS Untersuchungen zur Auswirkungen der Varianten auf die Situation der Luftschadstoffimmissionen sowie lärmtechnische Untersuchungen durchgeführt.

Durch den Straßenbau- und betrieb sind im Bereich des 2. BA insbesondere das Wohn- und Arbeitsumfeld betroffen. Schwerpunkt der Wohnungsnutzung im Bereich möglicher Trassen ist die Neustadt nordöstlich der Neuenlander Straße. Weitere Gebiete mit Wohnnutzung befinden sich in Woltmershausen (Warturmer Platz/Senator-Paulmann-Straße), an der Duckwitzstraße/Essener Straße und an der Bochumer Straße. Durch die Varianten, die an den Autobahnzubringer Arsten anschließen, sind weiterhin Wohngebiete in Huckelriede, Habenhausen und Arsten betroffen.

Im Ergebnis der UVS wurde festgestellt, dass die langen Varianten AT/AH, BT/BH und F, die den 5. BA beinhalten, auf die naturschutzfachlichen Schutzgüter bezogen zu erheblich schwerwiegenderen Umweltbeeinträchtigungen führen, als die Varianten ATR/AHR und FR, die vorerst direkt an den vorhandenen Autobahnzubringer Arsten anschließen. Trotz der günstigeren Verkehrs- und Immissionssituation der langen Varianten ergab die UVS daher unter Berücksichtigung der Möglichkeit von verkehrslenkenden Maßnahmen an der Kattenturmer Heerstraße und ggf. zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen am Autobahnzubringer Arsten eine Empfehlung für die reduzierten Varianten (ATR, AHR und FR). Die Beurteilung der reduzierten Varianten ergab hinsichtlich der baubedingten Auswirkungen deutliche Vorteile bei ATR/AHR, bei den betriebsbedingten Auswirkungen deutliche Vorteile der Variante FR. Aufgrund erheblicher wirtschaftlicher Vorteile der Variante AHR gegenüber den Varianten mit Tunnel (ATR, FR) und der im Vergleich mit den sonstigen Varianten geringeren Umweltauswirkungen wurde die Variante AHR der weiteren Planung zugrunde gelegt.

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

Auf der Grundlage der Variante AHR wurde daher die vorliegende Planung für die 1. Baustufe des 2. Bauabschnittes entwickelt und auf den Prognosehorizont 2015 erweitert.

Dabei konnte aufgrund des Senatsbeschlusses zur Verlegung des Großmarktes eine zentrale Anschlussstelle an der Georg-Wulf-Straße inmitten gewerblich genutzter Flächen vorgesehen werden statt der ursprünglich vorgesehenen zwei Anschlussstellen am Flughafendamm und am Neuenlander Ring, die unmittelbar an Wohn- und Kleingartenbereiche angrenzten hätten. Die Linienführung wurde von der Wohn-bebauung Warturmer Platz etwas abgerückt, und eine gestrecktere Linienführung ermöglicht eine geringere Flächeninanspruchnahme sowie eine geringere Neuversiegelung.

Aus städtebaulichen Überlegungen wurde im weiteren Planungsverfahren eine Hochlage im Bereich des Großmarktgeländes gewählt. Darüber hinaus konnten die zum Rückbau der provisorischen Anbindung und des Teilausbaus des Neuenlander Ringes erforderlichen Baumaßnahmen verringert werden, so dass wichtige ökologische wie ökonomische Voraussetzungen für den weiteren Ausbau des 2. Bauabschnittes geschaffen werden.

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).

Der Bedarf für den Bauabschnitt 2/1 ist gegeben. Der 2. Bauabschnitt ist im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen – Anlage zu Fernstraßenausbaugesetz vom 15. November 1993 – ausgewiesen. Der vorliegende Planfeststellungsabschnitt umfasst den Neubau des Bauabschnittes 2/1 der BAB A 281. Dieser Bauabschnitt ist eine für sich allein verkehrswirksame Teilstrecke. Als Ergebnis der planerischen Überlegungen und der UVS wurde die 40. Änderung des Flächennutzungsplanes Bremen durchgeführt.

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

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 die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG).

Der Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm ist nach den verschiedenen, in der entsprechenden Reihenfolge zu beachtenden Stufen erfolgt. Es ist bereits bei der Linienführung der A 281, 2. BA, 1. Stufe darauf geachtet worden, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben (§ 50 BImSchG).

Es wurde darüber hinaus den Anforderungen des § 41 BImSchG Rechnung getragen. Danach ist beim Bau oder bei der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen durch entsprechende Vorkehrungen sicherzustellen, dass hierdurch keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch 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 11), die als Grundlage der Entscheidung herangezogen worden sind, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

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

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

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

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

Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches

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

Schadstoffbelastung

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

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

Die vorliegende Planung entspricht diesen Vorgaben.

XI

Gebäudeschäden

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

XII**Grunderwerb**

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

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

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

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

XIII**Gesamtabwägung**

Der Plan für den Bau der 1. Stufe des 2. Bauabschnittes der A 281 war gemäß § 17 FStrG mit den verfügbaren Nebenbestimmungen festzustellen.

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

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

Auch die Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffimmissionen in der Neustadt gebietet die Umsetzung des Vorhabens Bau der 1. Stufe des 2. Bauabschnittes der Autobahn A 281. Dem steht nicht entgegen, dass in Teilbereichen die Lärm- und Schadstoffsituation geringfügig verschlechtert wird, da die Zunahme der Immissionspegel im zumutbaren Bereich liegt. Im Verhältnis zur Verbesserung der Gesamtsituation in der Neustadt müssen hier die Interessen Einzelner hinter dem Gemeinwohl zurückstehen. Darüber hinaus besteht dem Grunde nach Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen. Während der Bauphase ist durch die verfügbaren Nebenbestimmungen sichergestellt, dass keine unzumutbaren Belastungen der Anwohner auftreten werden.

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

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

Angesichts der bestehenden dauernden Überbelastung der Neuenlander Straße und der hieraus resultierenden hohen Belastung der zentralen Wohngebiete mit Verkehrsimmissionen und Schleichverkehren besteht an einer dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entsprechenden Infrastruktur ein besonders hohes öffentliches Interesse.

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

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

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen, Osterdeich 17, 28203 Bremen, erhoben werden. Die Klageerhebung muss schriftlich erfolgen. Dabei ist zu beachten, dass sich vor dem Oberverwaltungsgericht jeder Beteiligte - Ausnahmen gelten für juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden (§67 Abs.1 Satz 3 VwGO) - durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen muss. Die Klage wäre gegen den Senator für Bau und Umwelt als Oberste Landesstraßenbaubehörde, Referat 55, zu richten.

Der 2. Bauabschnitt der BAB A 281 ist im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen – Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz vom 15. November 1993 – ausgewiesen. Gemäß § 17 Abs. 6a FStrG hat die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss für den Bau von Bundesfernstraßen, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, keine aufschiebende Wirkung.

Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses gestellt und begründet werden.

Hinweis

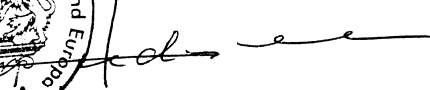
Die unter I genannten Planunterlagen werden im Amt für Stadtplanung und Bauordnung – Fachbereich Stadtplanung - , Langenstraße 38-42, 28195 Bremen, in der Zeit vom 4. bis 15. Februar 2002 nach ortsüblicher Bekanntmachung ausgelegt. Sie können dort in der Dienstzeit ab 8.30 Uhr, montags bis mittwochs bis 16.00 Uhr, donnerstags bis 18.00 Uhr, freitags bis 12.00 Uhr, während der Auslegungszeit eingesehen werden.

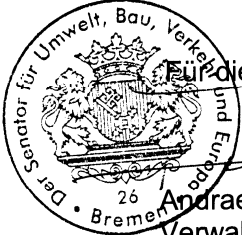
Gemäß § 74 Abs. 4 VwVfG gilt der Planfeststellungsbeschluss den Betroffenen, denen er nicht gesondert zugestellt wurde, mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt, d.h. bekannt gegeben.

Im Auftrag

LS

gez. Mitz

Für die Ausfertigung

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
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundes Natur-Schutz-Gesetz
BOStrab	Straßenbahn- Bau- und Betriebsordnung
BremNatSchG	Bremisches Natur-Schutz-Gesetz
BremVwVfG	Bremisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BrWG	Bremisches Wassergesetz
BSAG	Bremer Straßenbahn AG
BTXE	Abkürzung für die leichtflüchtigen aromatischen Kohlenwasserstoffe Benzol, Toluol, Xylol und Ethylbenzol
dB(A)	Kennzeichen für <i>Dezibel</i> , dessen Wert mit der Frequenzbewertung „A“ ermittelt wurde (hier nach DIN 651 als „gehörriichtig“ anzunehmen)
EkrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
FStrG	BundesFernStraßenGesetz
KrW-/AbfG	Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz
LAGA	LandesArbeitsGemeinschaftAbfall
MKW	Mineralölkohlenwasserstoffe
üNN	über Normal Null
NO₂	Stickstoffdioxyd
NO_x	Stickstoffoxide
NSW	NiederSchlagsWasser
PAK	Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe
RAS - LP	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege
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
VwV-StV-ImSch	Allgemeine Verwaltungsvorschrift über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen bei Überschreiten von Konzentrationswerten nach der 23. BImSchV