



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

Bau und Vermietung von Nahverkehrsanlagen
Betrieb gewerblicher Art
Stadtgemeinde
Herdentorsteinweg 49/50
28195 Bremen

Auskunft erteilt
Herr Urbas

Dienstgebäude:
Contrescarpe 73

Zimmer C 5.12

T 0421 361-6603

F 0421 496 6603

E-Mail

manfred.urbas@bau.bremen.de

Datum und Zeichen

Ihres Schreibens

28.06.2007, Herr Osigus

Mein Zeichen

(bitte bei Antwort angeben)

53-6/600-316-39/2-26-1.BA

Bremen, 28. Mai 2009

Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 von der Züricher Straße bis zum Bahnhof Mahndorf; 1. Bauabschnitt zwischen Züricher Straße und der Zwischenwendeschleife Tenever in Höhe Kreuznacher Straße

I.

Aufgrund des Antrages des Antragstellers "Bau und Vermietung von Nahverkehrsanlagen, - Betrieb gewerblicher Art -, Herdentorsteinweg 49/50, 28195 Bremen" vom 28.06.2007 ergeht gemäß §§ 28 ff des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 27 des Gesetzes vom 07. September 2007 (BGBl I S. 2246), folgender

Planfeststellungsbeschluss:

1. Feststellung des Planes

1.1 Festgestellter Plan

Der Plan für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 von Züricher Straße bis zum Bahnhof Mahndorf, 1. Bauabschnitt zwischen Züricher Straße und der Zwischenwendeschleife Tenever in Höhe der Kreuznacher Straße, wird mit den Planunterlagen nach Ziffer 1.2 und mit den Auflagen nach Ziffer 2 festgestellt.



1.2 Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Ordner 1 bestehend aus:

Anlage 1	Erläuterungsbericht		Seiten 1 - 22
Anlage 2	Übersichtskarte		
Anlage 3	Übersichtslageplan	M 1 : 2500	
Anlage 4	Lagepläne	M 1 : 500	Blätter 4.1 – 4.4
Anlage 5	Querprofile	M 1 : 100	Blätter 5.1 – 5.12
Anlage 6	Grunderwerbslagepläne	M 1 : 500	Blätter 6.1 – 6.4
Anlage 7	Grunderwerbsverzeichnis/Grunddienstbarkeitsverzeichnis		Seiten 1 – 5
Anlage 8	Prüfung der eventuellen Erfordernis einer UVP-Pflicht		
Anlage 9	Einvernehmenserklärungen		
Anlage 10	Landschaftspflegerischer Begleitplan		

Ordner 2 bestehend aus:

Anlage 11	Schalltechnisches Gutachten
Anlage 12	Erschütterungstechnisches Gutachten
Anlage 13	Zusammenfassende Darstellung der umwelterheblichen Auswirkungen
Anlage 18	Lageplan Blindenleitsystem Züricher Straße (nachrichtlich beigefügt)

Die Anlage 18 wurde den Planunterlagen nachrichtlich beigefügt, sie ist nicht Bestandteil der festgestellten Planunterlagen.

1.3 Änderungen des im Anhörungsverfahren ausgelegten Planes

Der im Anhörungsverfahren ausgelegte Plan wurde aufgrund privater Einwendungen bzw. Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange überarbeitet und geändert, die vorgenommenen Änderungen in die Planunterlagen eingearbeitet. Dabei handelte es sich ausnahmslos um Planänderungen von unwesentlicher Bedeutung, da Aufgabenbereiche von Behörden oder Belange Dritter durch die vorgenommenen Änderungen nicht erstmalig oder stärker als bisher berührt werden. Ebenso wirken sich die vorgenommenen Änderungen nicht auf das Gebiet einer anderen Gemeinde aus. Die Durchführung eines nochmaligen Anhörungsverfahrens (Nachtragsverfahren nach § 73 Abs. 8 BremVwVfG) und damit auch die Auslegung des Planes in der Gemeinde Oyten war somit nicht erforderlich.

Die Änderungen im Einzelnen:

- Für den Bereich Haltestelle Züricher Straße sind Sonderpläne im Maßstab 1:250 mit den erforderlichen Blindenleitsystemen gefertigt und nachrichtlich in die Planunterlagen eingefügt
- Die Standorte für Werbeanlagen der DSM werden nachrichtlich in die Planunterlagen aufgenommen
- Anordnung eines Gehweges westlich der Tessiner Straße und südlich der neuen Walliser Straße
- Verlängerung und Verschiebung der Lärmschutzwand nördlich der Walliser Straße bis an die Stirnseite der Garagenzeile
- Verlegung der Ausfahrt Woolworth an der Walliser Straße
- Anpassung der Ein- und Ausfahrt einschl. Pflanzbeet zum Woolworth an der St.-Gotthard-Straße
- Einrichtung eines Fußgängerüberweges an der Einmündung St.-Gotthard-Straße / Zermatter Straße
- Anpassung der Taxi – Stände an der Walliser Straße
- Anpassung der Parkstände auf dem Woolworth – Grundstück
- Anpassung der Haltestellenausstattung an der Züricher Straße

- Ergänzung von Zufahrt und Anschlagssäule an der Tessiner Straße und Stadtinformationsanzeiger an der Zermatter Straße
- Anpassung der Fahrradständer an der Haltestelle Züricher Straße
- Anpassung Einmündung Busspur / Fußgängerüberweg an der Haltestelle Züricher Straße
- Anpassung der Nebenanlagen im Einmündungsbereich Briener Straße
- Ergänzung eines Zaunes in Höhe Grundstück St.-Gotthard-Straße Nr. 138
- Anpassung einer Grünfläche gegenüber der Einmündung der Engadiner Straße
- Anpassung der Zufahrt zum Garagenhof der Häuser Auf der Schevemoorer Heide 33, 35, 37, 39,41, 43
- Ergänzung einer Anschlagssäule im Bereich Einmündung Auf der Schevemoorer Heide / St.-Gotthard-Straße
- Ergänzung eines Grundstückszugangs im Bereich der Haltestelle Engadiner Straße
- Anpassung der Gehwegtrassierung östlich der Fußgängerbrücke über die Otto-Brenner-Allee
- Ergänzung einer Zufahrt zum Grundstück Otto-Brenner-Allee Nr. 33/6
- Überplanung der Einmündung Neuwieder Straße / Otto-Brenner-Allee
- Der unsignalisierte Gleisübergang zwischen der Pirmasenser Str. und der Wormser Straße entfällt und wird durch einen barrierefreien, signalisierten und mit Leitsystemen ausgestatteten (Führung als „Doppel-L“) Übergang in Höhe Wormser Straße ersetzt.
- Errichtung einer Licht-Signal-Anlage an der Einmündung Wormser Straße / Otto-Brenner-Allee
- Wegfall des Z-Überganges zwischen Kaiserslauterner und Ludwigshafener Straße
- Ersatz der für den Übergang vorgesehenen Asphaltflächen im Bahnkörper durch Rasenflächen
- Wegfall des Z-Überganges nördlich der Einmündung Ludwigshafener Straße / Otto-Brenner-Allee
- Herstellung von Stellplätzen vor dem Tenever-Zentrum
- Anpassung von Baumstandorten im gesamten Planungsabschnitt
- Überarbeitung des Überweges südlich der Haltestelle Tenever-Zentrum
- Nördlich der Spundwand im Bereich der Wendeanlage wird ein Pflegeweg für das Butenfleet angelegt.
- Bau eines Gleichrichterwerkes innerhalb der Zwischenwendeschleife Tenever

2. Auflagen

Der Beschluss ergeht mit folgenden Nebenbestimmungen:

- 2.1.** Zu den unter Ziffer 1.2 aufgeführten Planunterlagen sind der Technischen Aufsichtsbehörde die gemäß der BOStrab erforderlichen Ausführungspläne, Beschreibungen und Sicherheitsnachweise rechtzeitig vor Baubeginn vorzulegen. Die Vorschriften des § 60 BOStrab sind zu beachten. Auflagen, die bei der Prüfung dieser Unterlagen erforderlich werden, bleiben vorbehalten und sind umzusetzen. Sollten sich daraus wesentliche Änderungen des festgestellten Planes ergeben, ist hierzu ein Planänderungsverfahren nach § 76 BremVwVfG durchzuführen. Sonstige, von der Technischen Aufsichtsbehörde zusätzlich angeforderte Unterlagen sind unverzüglich vorzulegen.
- 2.2** Für den Bau sind die jeweils geltenden Bestimmungen der BOStrab zugrunde zu legen. Die anerkannten Regeln der Technik sind zu beachten.
- 2.3** Der bei der Bremer Straßenbahn verantwortliche Leiter für den Bau der Betriebsanlagen im Sinne des § 7 Abs. 6 BOStrab ist der Technischen Aufsichtsbehörde vor Baubeginn zu benennen. Der Baubeginn ist den Technischen Aufsichtsbehörden anzuzeigen.
- 2.4** Vor Inbetriebnahme der Betriebsanlage ist sicherzustellen, dass Personen nicht durch Schritt- oder Berührungsspannungen gefährdet werden.
- 2.5** Die Abnahme der Betriebsanlagen gemäß § 62 BOStrab ist rechtzeitig bei der Technischen Aufsichtsbehörde zu beantragen.

- 2.6** Die von den Trägern öffentlicher Belange im Rahmen der Anhörung oder Erörterung erhobenen Forderungen und Anregungen sind auf der Grundlage der hierzu abgegebenen Zusagen des Antragstellers bei der Bauausführung zu berücksichtigen.
- 2.7** Die Ausführung von Baumaßnahmen im Kronentraufenbereich vorhandener Bäume sind einvernehmlich vor Baubeginn mit dem Referat 30 (Grünordnung) des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa abzustimmen.
- 2.8** Die neu zu pflanzenden Bäume sind spätestens in der ersten Pflanzperiode nach erfolgtem Ausbau zu pflanzen. Die Pflanzmaßnahmen (einschl. Artenwahl, Art der Ausführung, Sicherung der Baumstandorte etc.) sind einvernehmlich mit dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Referat 30 (Grünordnung) abzustimmen. Dabei ist bereits bei der Beschaffung durch entsprechende vertragliche Regelungen sicherzustellen, dass ein eventuell erforderlicher erhöhter Pflegeaufwand für diese Bäume während der Jugend- und Entwicklungsphase gewährleistet ist. Diese Regelungen sind einvernehmlich mit dem Referat 30 des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa zu treffen.
- 2.9** Soweit bei den im Schalltechnischen Gutachten (Anlage 11.2 des Ordners 2 der Planunterlagen) genannten und in den Spalten „**At-oL, An-oL, At-mL, An-mL**“ mit „**ja**“ gekennzeichneten Immissionsorten „dem Grunde nach“ ein Anspruch auf Lärmschutz festgestellt wurde, ist **auf Antrag** einzelfallbezogen die Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude (passive Lärmschutzmaßnahmen), oder die Gewährung einer Entschädigung wegen Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches bzw. der Freiflächen zu prüfen. Schallschutzmaßnahmen am Gebäude sind zu treffen bzw. dem Antragsteller sind die dafür erforderlichen Kosten zu erstatten, wenn im Einzelfall
- die nutzungsbezogenen Immissionsgrenzwerte überschritten werden und
 - die Schalldämmung vorhandener Umfassungsbauteile (Wände, Fenster) zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte in den betroffenen Wohnräumen nicht ausreicht.
- Für die Bemessung von Art und Umfang der Lärmschutzmaßnahmen ist die 24. BImSchV heranzuziehen.
- 2.10** Die Staubemissionen der Baustellen sind durch technische Maßnahmen zur Emissionsbegrenzung hinsichtlich der eingesetzten Maschinen und Geräte sowie durch organisatorische Maßnahmen und geeignete Betriebsabläufe zu begrenzen, soweit dieses technisch, betrieblich und wirtschaftlich möglich und tragbar ist. Die Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV sind zu beachten und einzuhalten. Hierzu sind insbesondere
1. Erdbaumaschinen zu verwenden, deren Antriebsanlagen nach dem Stand der Motorentechnik eingesetzt und gewartet werden,
 2. Arbeitsverfahren, die naturgemäß Staub erzeugen können, so auszuführen, dass die Staubemissionen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Dazu ist das Bearbeiten von mineralischen Baustoffen nur unter Zuhilfenahme von staubabsaugenden Vorrichtungen vorzunehmen oder alternativ als Feuchtmethode auszuführen. Die dabei entstehende Wasser/Staubemulsion ist aufzunehmen und in einem Gefäß/Behälter zu entsorgen,
 3. die Beladung von Baufahrzeugen mit staubenden Baustoffen und Materialien so vorzunehmen, dass entstehende Staubemissionen auf ein Mindestmaß beschränkt werden,
 4. Transporte von staubhaltigen Baumaterialien auf den Verkehrswegen im Stadtgebiet Bremen nur mit Abdeckung zulässig.
- Die Einzelheiten und Inhalte zu den vorgenannten Regelungen sind vor Baubeginn einvernehmlich mit dem Gewerbeaufsichtsamt und der Immissionsschutzbehörde abzustimmen. Die diesbezügliche Aufgabe weiterer Auflagen durch die vorstehend genannten Behörden bleibt vorbehalten.
- 2.11** Die Ausführungsplanung für die im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Kompensationsmaßnahmen ist gemäß der hierzu erteilten Einvernehmenserklärung vor Ausschreibung / Baubeginn einvernehmlich mit dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa – Naturschutzbehörde – abzustimmen.

2.12 Die von den nachfolgend genannten Träger öffentlicher Belange erhobenen Forderungen sind im Rahmen der baulichen Umsetzung der Maßnahme zu beachten:

- der Feuerwehr Bremen hinsichtlich der ständigen Zuwegung zu Grundstücken und Gebäuden sowie der Funktionsfähigkeit der Löschwasserversorgung;
- des Landesbehindertenbeauftragten der Freien Hansestadt Bremen zur Barrierefreiheit von Anlagen sowie der blindengerechten Ausführung von Lichtsignalanlagen;
- des Landesarchäologen zur Sicherung möglicher archäologischer Fundstellen;
- des Fachbereichs Umwelt des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, betreffend der Erbringung statischer Nachweise, der Grünplanung, der Pflanztätigkeiten sowie zum Bodenschutz und zur Altlastenbehandlung;
- der Technischen Stadtbahnaufsicht zur Einhaltung der technischen Bestimmungen der BOStrab.

3. Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Einwendungen Privater

Soweit von privater Seite oder Behörden und Trägern öffentlicher Belange Stellungnahmen bzw. Einwendungen gegen den Plan erhoben worden sind, werden diese, soweit sie nicht als erledigt anzusehen sind oder ihnen nicht durch Planänderungen oder Auflagen stattgegeben worden ist, zurückgewiesen.

II.

Im Planfeststellungsverfahren wurden gemäß § 28 Abs. 1 PBefG die öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Dazu wurden die Umweltauswirkungen des Vorhabens erfasst und bewertet. Die Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens umfasste auch die während der Bauphase eventuell auftretenden Umweltauswirkungen.

Bei dem Vorhaben handelt es sich um den Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen nach Nr. 14.11 der Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Im Rahmen einer Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3e in Verbindung mit § 3c UVPG wurde festgestellt, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt hat und eine Umweltverträglichkeitsprüfung folglich nicht durchzuführen war.

Es gibt keine Hinweise darauf, dass es – unter Einhaltung geltender Vorschriften – während der Bauphase zu nennenswerten umweltrelevanten Beeinträchtigungen kommen wird. Die während der Bauphase möglicherweise kurzfristig in nicht nennenswerter Weise auftretenden Umweltbeeinträchtigungen sind nicht geeignet, die insgesamt positive Abwägungsbilanz relevant zu verändern. Die Maßnahme ist insgesamt für die Umwelt förderlich zu bewerten. Eventuell kurzfristig auftretende Umweltbeeinträchtigungen sind vor dem Hintergrund der insgesamt positiven Umweltauswirkungen zumutbar und hinzunehmen. Es sind keine Anhaltspunkte ersichtlich, die der Feststellung des Planes aus Sicht des Umweltschutzes entgegenstehen.

III.

Der Beschluss ergeht aufgrund des § 7 Abs. 1 Ziffer 3 des Bremischen Gebühren- und Beitragsgesetzes (BremGebBeitrG) vom 16.07.1979 (Brem.GBl. S. 279), zuletzt geändert durch Artikel 17 des Gesetzes zur Änderung des Bremischen Verwaltungsverfahrensgesetzes und anderer verwaltungsrechtlicher Vorschriften vom 08. April 2003 (Brem.GBl. S. 147), gebührenfrei.

Für die im Anhörungsverfahren durchgeführte amtliche Bekanntmachung zur Auslegung der Planunterlagen sind der Senatskanzlei Kosten entstanden. Diese Kosten sind, soweit nicht bereits geschehen, von Ihnen zu erstatten und aufgrund der Ihnen von der Senatskanzlei zugehenden Rechnung unter Angabe des dort aufgeführten Kassenzeichens bei der Landeshauptkasse einzuzahlen.

Ebenso sind die Auslagen für die amtliche Bekanntmachung der Auslegung dieses Planfeststellungsbeschlusses der Senatskanzlei zu erstatten. Eine entsprechende Rechnung geht nach erfolgter Auslegung und Rechnungsstellung zu.

Begründung

Zu I.

Durch die hier erfolgte Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet mit der Feststellung des Plans zugleich über die gegen den Plan erhobenen Einwendungen über die keine Einigung erzielt worden ist und erlegt dem Aufgabenträger Vorkehrungen oder die Einrichtung von Anlagen und Einrichtungen auf, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Dritter erforderlich sind. Dieses erfolgt durch die Aufnahme von Auflagen in den Planfeststellungsbeschluss. Zugleich bewirkt der Planfeststellungsbeschluss eine Konzentrationswirkung bezüglich aller nach anderen Rechtsvorschriften erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse oder Zustimmungen, die durch den einheitlichen Planfeststellungsbeschluss ersetzt werden.

1. Allgemeines

Wesentliches Element der bremischen Verkehrspolitik ist die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Dazu wurde von Senat und Bürgerschaft ein ÖPNV-Konzept beschlossen, in dem der Modernisierung, Erweiterung und Verknüpfung des Straßenbahnnetzes, als Rückgrat für die starken innerstädtischen Verkehre, mit anderen ÖPNV – Verkehrsträgern wie z.B. der Eisenbahn, eine herausragende Bedeutung zugewiesen wurde. Bestandteil dieses Konzeptes ist auch das von der Bremer Straßenbahn (BSAG) formulierte Zielnetz 2010. Die grundlegenden Inhalte dieses Konzeptes wurden in den vom Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) erstellten und für das gesamte Verbandsgebiet des ZVBN geltenden Nahverkehrsplan integriert und stellen somit die Rahmenbedingungen und Zielvorgaben für die Weiterentwicklung des ÖPNV in Bremen und der angrenzenden niedersächsischen Umlandgemeinden dar.

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 von der Züricher Straße zum Bahnhof Mahndorf und der damit verbundenen Verknüpfung der ÖPNV-Verkehrsträger Eisenbahn und Straßenbahn, dient durch die damit verbundene Erschließung und weitgehende Trennung von ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr (MIV) dazu, einen weiteren Teilbereich der Zielvorgaben des ZVBN - Nahverkehrsplanes, des bremischen ÖPNV-Konzeptes und der Zielnetzplanung der BSAG umzusetzen.

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Bei dem hier geplanten Vorhaben handelt es sich um die Erweiterung und Betrieb einer Straßenbahnlinie und damit um eine Maßnahme von wesentlicher Bedeutung im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), zu deren Realisierung ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen und dabei die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen ist. Die Länge der geplanten Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 von der Züricher Straße bis zum Bahnhof Mahndorf beträgt ca. 5.000 m zuzüglich der Gleislängen innerhalb der Zwischen- und Endwendeschleifen.

Die Neubaustrecke verläuft von der gegenwärtigen Endwendeschleife an der Walliser Straße (Haltestelle Züricher Straße) über die St.-Gotthard-Straße und Otto-Brenner-Allee bis zur Osterholzer Heerstraße. Von dort führt sie weiter über die Hans-Bredow-Straße und eine vorhandene Freifläche bis zum Ehlersdamm. Ab hier verschwenkt die Trasse in Richtung Süden und findet ihr Ende an der Bahnlinie Bremen – Hannover am Bahnhof Bremen - Mahndorf.

Der Neubauabschnitt der Straßenbahn wird grundsätzlich zweigleisig errichtet. Dazu wird die geplante Neubaustrecke, soweit möglich, mit einem besonderen, von der Straße abgesetzten Bahnkörper errichtet, um eine weitgehende Unabhängigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zu gewährleisten. Dieses Ziel kann nur auf einem

Teilabschnitt der St.-Gotthard-Straße (zwischen Briener Straße und Engadiner Straße) nicht erreicht werden, da die beengten Verhältnisse eine entsprechende Aufweitung des Straßenkörpers nicht zulassen.

Am geplanten Endpunkt der Straßenbahn, der sich am neu zu planenden Bahnhof Mahndorf befindet, werden eine Wendeschleife sowie eine P+R-Anlage eingerichtet. Aus betrieblichen Gründen wird südlich der Koblenzer Straße und auf der Freifläche am Nushorn eine Zwischenwendeschleife angeordnet.

Aus verfahrenstechnischen Gründen wird die Planfeststellung der gesamten Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 von der Züricher Straße bis zum Bahnhof Mahndorf in drei separaten Bauabschnitten beantragt. Folgende Bauabschnitte wurden dazu eingerichtet:

Bauabschnitt 1: Züricher Straße bis Zwischenwendeschleife Tenever

Bauabschnitt 2: Zwischenwendeschleife Tenever bis Zwischenwendeschleife Nushorn

Bauabschnitt 3: Nushorn bis Endwendeschleife am zu verlegenden Bahnhof Mahndorf

Der hier vorliegende Planfeststellungsbeschluss betrifft den 1. Bauabschnitt zwischen Züricher Straße und der Zwischenwendeschleife Tenever. Der 2. und 3. Bauabschnitt der Gesamtplanung werden in gesonderten Planfeststellungsbeschlüssen behandelt.

Nach § 3c UVPG wurde mit Datum vom 20.12.2006 eine Vorprüfung zum eventuellen Erfordernis einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) mit dem Ergebnis durchgeführt, dass eine UVP für dieses Vorhaben nicht erforderlich ist.

1.2 Planrechtfertigung

Eine wesentliche Grundvoraussetzung zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses ist das Vorliegen einer Planrechtfertigung, die nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 vorliegt. Sie ergibt sich nicht aus der grundlegenden These, dass eine hoheitliche Planung ihre Rechtfertigung schon in sich trage, sondern aus der Gesamtbetrachtung und Sinnhaftigkeit des beantragten Vorhabens. Diese bildet die Grundlage zur Abwägung der Einwendungen und der hierzu erfolgten Stellungnahmen der Antragstellerin.

Die Planung zur Verlängerung der Linie 1 setzt die Maßgaben des Nahverkehrsplanes des ZVBN, des Bremischen ÖPNV-Konzeptes, der Zielnetzplanung der BSAG und der Bremischen Beschlüsse zum Ausbau und zur Modernisierung des Straßenbahnnetzes in geeigneter Weise um.

Zusätzlich können durch die Umsetzung des 1. Bauabschnittes der Linie 1 von der Züricher Straße bis zur Zwischenwendeschleife Tenever folgende Verbesserungen erreicht werden:

- Attraktivitätssteigerung der ÖPNV-Verbindung durch Herstellung einer besonderen Trasse, die sowohl einen schnelleren als auch zuverlässigeren und sichereren Verkehr ermöglicht
- Verbesserung des Modal Split zugunsten des ÖPNV
- Reduzierung des Feinstaubanteils in der Luft (u. a. durch eine Reduzierung der vorhandenen Busverkehre)
- Erneuerung des Straßenraumes, d.h. Verbesserung der Situation für Radfahrer und Fußgänger, Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Eine Sinnhaftigkeit ist aus diesen Punkten heraus nach Sicht der Planfeststellungsbehörde gegeben.

Ein weiterer Gesichtspunkt der Planrechtfertigung ist die Finanzierung der Maßnahme. Hierzu wurde im Rahmen der Planung eine Standardisierte Bewertung des Vorhabens durchgeführt, in der die Maßnahme auf ihre gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit geprüft wurde. Sie dient nach gleichen, bundeseinheitlichen Maßstäben zugleich als Beurteilungsgrundlage für die Förderwürdigkeit von Verkehrsweginvestitionen im ÖPNV nach dem GVFG (Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden). Die Standardisierte Bewertung ergab ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,66 für die Gesamtmaßnahme und damit eine gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit und Förderungswürdigkeit nach dem GVFG.

Die Finanzierung der Maßnahme durch die Freie Hansestadt Bremen und den Bund ist vor dem Hintergrund der Förderung nach dem GVFG und den zur Finanzierung erfolgten Bremischen Beschlüssen als sichergestellt anzusehen.

Zugleich ist die Planung auch aus Umweltsicht als vorteilhaft anzusehen. Durch die hohe Beförderungskapazität bei kurzen Taktzeiten bietet die Straßenbahn die Möglichkeit auf die Benutzung pri-

vater Pkw zu verzichten und durch die daraus resultierende Vermeidung umweltschädlicher Emissionen einen deutlichen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten. Zudem hat die Abwägung der Umweltauswirkungen für die Maßnahme ergeben, dass die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 insgesamt als für die Umwelt förderlich anzusehen ist.

Durch die beabsichtigte weitgehende Trennung der Fahrwege von MIV und ÖPNV, der damit verbundenen Beschleunigung des ÖPNV und der Schaffung einer Umstiegsmöglichkeit zwischen Straßenbahn und Eisenbahn am Bahnhof Mahndorf ergibt sich zudem eine attraktive Verkehrsverbindung zwischen dem Stadtzentrum Bremens und dem Bremer Osten.

Aus der Gesamtbetrachtung der Maßnahme ergibt sich somit kein Anlass, die Sinnhaftigkeit und damit auch die Planrechtfertigung der Maßnahme anzuzweifeln.

2. Anhörung und Erörterung

2.1 Anhörung der Träger öffentlicher Belange und der Naturschutzverbände

Der Betrieb gewerblicher Art "Bau und Vermietung von Nahverkehrsanlagen - Stadtgemeinde" als Vorhabensträger hat die Planung zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 erstellt und unter dem 28.06.2007 einen Antrag auf Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses gemäß § 28 ff PBefG beim Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa - Anhörungsbehörde - gestellt.

Mit Schreiben vom 04. September 2007 wurde die Träger öffentlicher Belange von der Anhörungsbehörde über die Planung informiert und ihnen die Planunterlagen in digitalisierter Form auf CD-Rom mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 31. Oktober 2007 zugeleitet.

Im Anhörungsverfahren wurden 58 Träger öffentlicher Belange sowie 4 Naturschutzverbände beteiligt, wobei die nachfolgend genannten Träger öffentlicher Belange keine Bedenken gegen das Vorhaben erhoben bzw. sich überhaupt nicht zum Vorhaben geäußert haben:

- EWE AG
- E.ON Netz GmbH, Betriebszentrum Lehrte
- E.ON Engineering GmbH
- Wehrbereichsverwaltung Nord
- Hauptzollamt Bremen
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- Landesbevollmächtigter für Bahnaufsicht
-Außenstelle Hannover-
- Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest, -Außenstelle Bremen-
- Niedersächsische Landbehörde für Straßenbau und Verkehr
- Stadt Achim
- Gemeinde Oyten
- Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie, - Bergamt für die Freie Hansestadt Bremen
- Bremer Straßenbahn AG
- BREPARK
- Fachvereinigung Personenverkehr e.V., Landesverband Bremen
- ZVBN, Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen
- Polizei Bremen
- Handwerkskammer Bremen
- Arbeitnehmerkammer Bremen
- Landwirtschaftskammer Bremen
- Bremische Evangelische Kirche
- Katholische Kirche, -Kirchenamt Bremen-Stadt-
- Israelische Gemeinde
- Senator für Inneres und Sport
- Ortsamt Hemelingen

- Feuerwehr Bremen
- Landesamt für Denkmalpflege
- Senatorin für Bildung und Wissenschaft
- Senator für Wirtschaft und Häfen
- BIG, Bremer Investitions-Gesellschaft mbH
- Bauamt Bremen-Nord
- GEOInformation Bremen
- Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, -Abt. 1-
- Amt für Straßen und Verkehr, -Abt. 3-

Die nachfolgenden Träger öffentlicher Belange haben keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben vorgetragen; sie haben überwiegend Forderungen erhoben und (technische) Hinweise gegeben:

- EWE Netz GmbH
- Deutsche Telekom, Netzproduktion GmbH
- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co KG, Region Niedersachsen/ Bremen
- swb Netze GmbH & Co KG, -Recht und Liegenschaften-
- PLEdoc GmbH, Netzverwaltung - Fremdplanungsbearbeitung
- Eisenbahn-Bundesamt, -Außenstelle Hannover-
- DB Services Immobilien GmbH, -Niederlassung Hamburg-
- Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie, Geologischer Dienst Niedersachsen und Bremen
- Ströer Deutsche Städte Medien GmbH, -Niederlassung Bremen-
- VBN - Verkehrsverbund Bremen/ Niedersachsen GmbH
- Bremischer Deichverband am rechten Weserufer
- Handelskammer Bremen
- Ortsamt Osterholz
- Landesbehindertenbeauftragter der Freien Hansestadt Bremen
- Der Landesarchäologe Bremen
- Senatorin für Arbeit, Frauen, Gesundheit, Jugend und Soziales, -Gewerbeaufsicht Bremen-
- Gesundheitsamt Bremen
- Senatorin für Finanzen
- Gesellschaft für Bremer Immobilien GmbH
- Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa -FB-U-
- Bremer Entsorgungsbetriebe / hanseWasser Bremen GmbH
- Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa -FB-B-
- Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa -Abt. 5-
- Amt für Straßen und Verkehr, -Abt. 4 – Öffentliche Beleuchtung-

Die nachfolgend genannten, im Anhörungsverfahren beteiligten Naturschutzverbände haben keine Bedenken gegen das Vorhaben erhoben bzw. sich überhaupt nicht zum Vorhaben geäußert:

- Landesjägerschaft Bremen e. V.
- Landesfischereiverband Bremen. e.V.
- Gesamtverband Natur- und Umweltschutz Unterweser e. V.
- NABU – Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Bremen e. V.

2.2 Anhörung der Öffentlichkeit

Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa – Anhörungsbehörde – hat die Planunterlagen im Zeitraum vom 17. September 2007 bis einschließlich 16. Oktober 2007 im Ortsamt Osterholz, dem Ortsamt Hemelingen und der Bibliothek der Bremischen Bürgerschaft öffentlich ausgelegt und privaten Einwendern somit Gelegenheit gegeben, sich über die vorgesehene Maßnahme zu informieren und Einwendungen gegen den Plan zu erheben. Die Information der Öffentlichkeit über den Zeitraum der Auslegung erfolgte durch eine Amtliche Bekanntmachung in den Bremer Tageszeitungen am 08. September 2007. Auswärtige Grundstückseigentümer, die von der Maßnahme betroffen sein

könnten, wurden in gesonderten Schreiben auf die Auslegung der Planunterlagen hingewiesen. Einwendungen gegen den Plan konnten bis einschließlich 30. Oktober 2007 erhoben werden.

2.2.1 Private Einwendungen

Im Rahmen der ersten öffentlichen Auslegung wurden von Privatpersonen oder Firmen insgesamt 13 fristgerechte Einwendungen gegen die Planung zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 erhoben, von denen sich 3 Einwendungen auf den 1. Bauabschnitt beziehen und in diesem Planfeststellungsbeschluss abzuwägen sind.

Aus datenschutzrechtlichen Gründen werden diese Einwendungen anonymisiert, ohne namentliche Nennung behandelt. Den Einwendungen wird eine Einwendungsnummer zugeteilt, welche den Einwendern und dem Antragsteller mitgeteilt wird. Die Abwägung in diesem Planfeststellungsbeschluss erfolgt anonymisiert unter der betreffenden Einwendungsnummer.

2.2.2 Nachträgliche private Einwendungen

Nach Ablauf der Einwendungsfrist zur 1. Auslegung wurden noch 3 nachträgliche Einwendungen gegen den 1. Bauabschnitt erhoben, die ebenfalls in diesem Planfeststellungsbeschluss abzuwägen sind. Die Einwender wohnen im an den Planungsbereich angrenzenden Gemeindegebiet von Oyten. Die Einwendungen wurden zwar nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben, gelten jedoch nicht als präkludiert, da eine Auslegung der Pläne in der Gemeinde Oyten nicht vorgenommen wurde. Eine Auslegung der Planunterlagen in der Gemeinde Oyten war zudem nach Maßgabe des § 73 Abs. 2 BremVwVfG auch nicht erforderlich, da sich das Vorhaben nicht auf das dortige Gemeindegebiet auswirkt.

Aus datenschutzrechtlichen Gründen werden diese Einwendungen ebenfalls anonymisiert, ohne namentliche Nennung behandelt. Den Einwendungen wird eine Einwendungsnummer zugeteilt, welche den Einwendern und dem Antragsteller mitgeteilt wird. Die Abwägung in diesem Planfeststellungsbeschluss erfolgt ebenfalls anonymisiert unter der betreffenden Einwendungsnummer.

2.3 Abschluss der Anhörung und Erörterung

Nach Ablauf der Einwendungsfristen wurden dem Antragsteller die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zugeleitet und die individuelle Gegenäußerung des Antragstellers hierzu, den Einwendern und Trägern öffentlicher Belange mit der Bitte um Kenntnisnahme zugeleitet.

Die rechtzeitig gegen die Pläne erhobenen Einwendungen sowie die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zu den Plänen wurden mit dem Antragsteller als Träger des Vorhabens, den Behörden, den Betroffenen sowie den Einwendern erörtert. Der Erörterungstermin begann am 02. April 2008, 09:30 Uhr und endete am 04. April 2008, 11:10 Uhr.

Die Erörterung der einzelnen privaten Einwendungen erfolgte am 02. April 2008 und am 04. April 2008, wobei am 04. April 2008 eine Einzelerörterung mit einer Einwenderin stattfand. Diese hatte zum Schutz ihrer privaten Interessen bzw. zur Wahrung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen zuvor die Einzelerörterung beantragt.

Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wurden am 03. April 2008 erörtert.

Die Personen, die Einwendungen erhoben haben, sowie die Träger öffentlicher Belange waren zuvor von dem Erörterungstermin einzeln benachrichtigt und der Erörterungstermin vorher ortsüblich bekannt gemacht worden.

Über den Erörterungstermin wurde eine Erörterungsniederschrift gefertigt, die neben den Angaben zum

- Ort, Tag und Verlauf der Verhandlung,
- Namen des Verhandlungsleiters, der Beteiligten und ihren Vertretern,
- Verfahrensgegenstand und den gestellten Anträgen,

den wesentlichen Inhalt der Aussagen der Teilnehmer sowie die Verhandlungsergebnisse enthalten. Die Niederschrift über den Erörterungstermin wurde den Beteiligten zugestellt.

Nach Abschluss der Erörterung wurden die aus dem Anhörungsverfahren oder der Erörterung resultierenden Planänderungen auf der Grundlage der Stellungnahme oder abgegebener Zusagen der Antragstellerin in die Planunterlagen eingearbeitet und die Planunterlagen dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa – Planfeststellungsbehörde – zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zugeleitet.

3. Abwägung erhobener und nicht ausgeräumter Einwendungen und Stellungnahmen

Vor der Abwägung ist hervorzuheben, dass durch diesen Planfeststellungsbeschluss nach Maßgabe des § 75 Bremisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BremVwVfG) lediglich die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den vom Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden.

3.1 Abwägung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange:

Aufgrund der Stellungnahmen des Antragstellers und der darin gegebenen Zusagen sowie nach den Ergebnissen des Erörterungstermins werden die von den Behörden und den übrigen Trägern öffentlicher Belange geltend gemachten Interessen bei dem Vorhaben ausreichend gewahrt.

Die Umsetzung der im Rahmen der Anhörung oder Erörterung erhobenen und aufrechterhaltenen Forderungen:

- der Feuerwehr Bremen hinsichtlich der ständigen Zuwegung zu Grundstücken und Gebäuden sowie der Funktionsfähigkeit der Löschwasserversorgung;
- des Landesbehindertenbeauftragten der Freien Hansestadt Bremen zur Barrierefreiheit von Anlagen sowie der blindengerechten Ausführung von Lichtsignalanlagen;
- des Landesarchäologen zur Sicherung möglicher archäologischer Fundstellen;
- der Gewerbeaufsicht zum Schutz vor Lärm und Erschütterungen während der Bauzeit sowie zur Vermeidung von Staubemissionen durch Bautätigkeit ;
- des Gesundheitsamtes Bremen zum Schutz gegen Baulärm und zur Vermeidung von Feinstaubemissionen;
- des Fachbereichs Umwelt des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, betreffend der Erbringung statischer Nachweise, der Grünplanung, der Pflanztätigkeiten sowie zum Bodenschutz und zur Altlastenbehandlung;
- der Technischen Stadtbahnaufsicht zur Einhaltung der technischen Bestimmungen der BOStrab. werden durch entsprechende Auflagen unter Ziffer 2. (Auflagen) im Beschlussteil dieses Planfeststellungsbeschlusses sichergestellt.

Im Rahmen der Anhörung wurden von den beteiligten Leitungsträgern Forderungen und Hinweise zu den im Planfeststellungsbereich betroffenen Versorgungs- und Telekommunikationsleitungen abgegeben.

Die **E.ON Netz GmbH** hat erklärt, dass ihre Belange nicht berührt werden und eine weitere Beteiligung im Verfahren daher nicht erforderlich ist.

Die **EWE Netz GmbH** weist darauf hin, dass es im Planfeststellungsbereich zu Berührungspunkten mit ihren Versorgungsleitungen kommen kann und fordert die Bereitstellung eventueller Ersatztrassen und eine weitere Beteiligung in der Planung.

Hierzu hat der Antragsteller in seiner Stellungnahme zugesichert, dass die EWE Netz GmbH im Rahmen der Leitungsträgerkoordination in die weiteren Planungsprozesse eingebunden wird. Die Berücksichtigung der Belange der EWE Netz GmbH, ist dadurch in ausreichendem Maße sichergestellt.

Die **Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH** weist darauf hin, dass im Planfeststellungsbereich umfangreiche Telekommunikationsanlagen betroffen sind und teilweise Umverlegungen erforderlich

werden. Sie fordert zugleich, dass bei Baumpflanzungen im Trassenbereich der Telekommunikationsleitungen, diese durch den Einsatz von Wurzelschutzplatten zu sichern und die daraus entstehenden Kosten vom Antragsteller zu tragen sind.

Hierzu hat der Antragsteller in seiner Stellungnahme die weitere Beteiligung und die Berücksichtigung der erhobenen Forderungen im Rahmen der Leitungsträgerkoordination zugesagt.

Es ist somit sichergestellt, dass die Forderungen der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH entsprechend berücksichtigt und umgesetzt werden.

Die **Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH** weist in ihren Stellungnahmen zu den einzelnen Bauabschnitten darauf hin, dass im Planfeststellungsbereich ihre dortigen Telekommunikationsanlagen betroffen sind. Sie fordert, dass diese bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen. Zugleich wird gefordert, dass keine späteren Anpflanzungen auf den Kabelanlagen vorgenommen werden. Der Antragsteller hat in seiner Stellungnahme die weitere Beteiligung der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH in der Leitungsträgerkoordination zugesagt. Er weist aber zugleich darauf hin, dass die zu den späteren Anpflanzungen erhobene Forderung nicht immer sichergestellt werden kann und daher in einigen Teilbereichen Umverlegungen der Kabeltrassen erforderlich sind. Die Details hierzu sollen gemäß der Zusage ebenfalls in der Leitungsträgerkoordination besprochen und geregelt werden.

Die Berücksichtigung der Belange der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH, ist dadurch ebenfalls in ausreichendem Maße sichergestellt.

Seitens der **swb Netze GmbH & Co. KG** (nachfolgend swb genannt) wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens Bedenken und Forderungen vorgetragen, die aber überwiegend die erforderlichen baulichen Veränderungen im vorhandenen Leitungsnetz betrafen. Hierzu hat der Antragsteller in seiner Stellungnahme die erforderliche Detaillösung und die weitere Beteiligung der swb im Rahmen der Leitungsträgerkoordination zugesagt. Insoweit wird die Berücksichtigung der Belange der swb in ausreichendem Maße sichergestellt.

Eine nicht abschließend gelöste, auch im Erörterungstermin nochmals problematisierte Problemstellung ergab sich aus der Frage, wer im Falle von Baumpflanzungen im Bereich vorhandener Leitungstrassen die entstehenden Kosten zum Schutz dieser Trassen bzw. einer daraus resultierenden Trassenverlegung nach den Maßgaben des bestehenden Konzessionsvertrages zwischen der Stadtgemeinde Bremen und der swb zu tragen hat. Eine Überpflanzung der Versorgungsleitungen mit Bäumen wird von der swb abgelehnt und für unzulässig gehalten. Sie bezieht sich dabei auf die „Vereinbarung zum Schutz von Bäumen, Baumpflanzungen und Versorgungsleitungen im Bereich öffentlicher Straßen und Plätze“ („Baumvereinbarung“) vom 30.08./01.09.1988. Diese Vereinbarung wurde allerdings mit Wirkung zum 31.12.2008 gekündigt und ist folglich nicht mehr anzuwenden. Seitens des swb werden folgende Baumstandorte in den Nebenanlagen des 1. Bauabschnittes abgelehnt:

- St.-Gotthard-Straße / Ecke Brienzer Straße
- St. Gotthard Straße / Ecke Auf der Schevemoorer Heide
- zwei Standorte gegenüber der Straßen Kaiserslauterner Straße und Ludwigshafener Straße
- zwei Standorte gegenüber der Dürkheimer Straße.

Der Antragsteller hat in seiner Stellungnahme darauf hingewiesen, dass eine Überbauung der swb-Anlagen aus seiner Sicht nicht grundsätzlich vermieden werden kann. Eine nochmalige Überprüfung der abgelehnten Baumstandorte führte zu dem Ergebnis, dass auf die Standorte St. Gotthard-Straße / Schevemoorer Heide, Kaiserslauterner und Ludwigshafener Straße sowie gegenüber der Dürkheimer Straße eventuell verzichtet werden könnte oder eventuell auch eine ortsnahe Verlagerung dieser Baumstandorte möglich wäre. Die vorgesehenen Baumstandorte an der St.-Gotthard Straße / Ecke Brienzer Straße müssen demnach aber beibehalten werden. Zudem hat der Antragsteller angeboten, die endgültigen Baumstandorte im Rahmen der Leitungsträgerkoordination soweit möglich mit der swb abzustimmen. Zur strittigen Frage der Kostenträgerschaft beruft sich der Antragsteller auf die diesbezüglichen Regelungen im § 8 des Konzessionsvertrages.

Hinsichtlich der Baumstandorte ist auf die Festsetzungen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (Anlage 10 der Planunterlagen) zu verweisen. Die in diesem enthaltenen Vermeidungs-, Aus-

gleichs- und Kompensationsmaßnahmen wurden nach der Maßgabe des Bremischen Naturschutzgesetzes (BremNatschG) mit der Naturschutzbehörde abgestimmt und festgesetzt. Änderungen dieser Festsetzungen dürfen die Grundlagen des Gesamtvorhabens (also auch die Baumbilanz) nicht verändern. Dem Antragsteller wird damit ein sehr enger Rahmen vorgegeben, so dass im Ergebnis nur eine Umsetzung der Bäume auf alternative Standorte möglich bleibt. Gemäß der nach § 13 Abs. 3 BremNatschG erteilten Einvernehmensklärung der Naturschutzbehörde zum landschaftspflegerischen Begleitplan, ist die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen zudem mit ihr vor Ausschreibung / Baubeginn einvernehmlich abzustimmen.

Für die Planfeststellungsbehörde besteht vor diesem Hintergrund bei Baumpflanzungen in Leitungsbereichen kein, über die vertraglichen Maßgaben des Konzessionsvertrages hinausgehender Regelungsbedarf. Die Frage der Kostenträgerschaft unterliegt dem aus dem Konzessionsvertrag resultierenden Binnenverhältnis zwischen Antragsteller und swb und damit nicht dem Regelungsumfang dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Die Forderungen der swb sind durch die Zusagen des Antragstellers erfüllt, soweit hinsichtlich der Kostentragung noch Differenzen bestehen, sind diese gemäß der Vorgaben des Konzessionsvertrages zwischen Antragsteller und swb abzuhandeln.

3.2 Abwägung der von Privaten oder Firmen erhobenen Einwendungen:

3.2.1 Abwägung der Einwendungsnummer 3:

Der Einwender ist Eigentümer des derzeit unbebauten Grundstückes Teneverstraße 10. Er beabsichtigt, dort für eigene Zwecke eine Wohnbebauung zu errichten und erhebt daher Einwand gegen den Bau der Zwischenwendeschleife.

Der Antragsteller hat zu der Einwendung folgendes ausgeführt:

„Mit Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 und der damit einhergehenden Veränderungssperre, ist eine Bebauung des Grundstückes Teneverstraße 10 (Flurstück 69/4) derzeit leider nicht mehr möglich bzw. nicht mehr genehmigungsfähig.

Es ist angedacht das v. g. Grundstück an der Teneverstraße, in Kooperation mit der swb Netze GmbH, auf freiwilliger Basis zu erwerben. Neben der hier planfeststellungsrelevanten Zwischenwendeschleife (ZWS) ist es seitens der swb langfristig vorgesehen einen Ersatzbau für das in der Nachbarschaft vorhandene Umspannwerk zu errichten.

Die vorgesehene Zwischenwendeschleife ist notwendig, um betriebsbedingte Kurz- und Schnellfahrten (z.B. 1s) zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang ist es maßgebend, dass alle Haltestellen des Siedlungsbereiches Osterholz-Tenever angefahren werden können. Darüber hinaus ist es ebenfalls notwendig in gewissen Abschnitten eine ZWS einzurichten, um bei Störungen im Netzbetrieb oder Unfällen weiterhin das ÖPNV-Angebot aufrecht zu erhalten. Die Berücksichtigung der ZWS im Bereich Koblenzer Straße ist daher als optimal zu bewerten.

Alternativstandorte zur Errichtung einer Zwischenwendeschleife an anderer Stelle im Bereich der Neuwieder Straße, der Grünanlagen am Bultenfleet, der Pirmasenser Straße (Hubschrauberlandeplatz) und im weiteren Verlauf der Hans-Bredow-Straße wurden in der Planungsphase untersucht und geprüft. Auf Grund von betrieblichen, technischen und/oder monetären Gesichtspunkten kamen diese jedoch nicht weiter in Betracht. Insbesondere die technischen und betrieblichen Rahmenbedingungen haben hierbei eine übergeordnete Rolle dargestellt.“

Für die Planfeststellungsbehörde ist die vom Einwender angeführte Absicht, das Grundstück für sich und seinen Sohn zu bebauen nachvollziehbar, bislang aber noch durch keine vorbereitenden Maßnahmen (Bauplanung, Bauvoranfrage oder Bauantrag) konkretisiert worden.

Dem gegenüber sind aber die Gründe des Antragstellers bezüglich der Notwendigkeit der Zwischenwendeschleife an dieser Stelle nachvollziehbar, sowie das öffentliche Interesse an der Realisierung der Planung zu sehen. Der Antragsteller hat die Alternativen zur räumlichen Anordnung der Zwischenwendeschleife tiefgreifend untersucht und geprüft. Nach Auffassung des Antragstellers ist

eine Realisierung der Wendeschleife an einem anderen Standort nicht möglich, Alternativen in der Standortwahl werden auch von der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen.

Die geplante Wendeschleife liegt vor dem Straßenknoten Otto-Brenner-Allee / Osterholzer Heerstraße / Hans-Bredow-Allee, dem nach bereits vollzogenem Ausbau eine erhebliche verkehrliche Bedeutung für den gesamten Bremer Osten zukommt. Staus oder Verkehrsstörungen auf diesem Straßenknoten hätten erhebliche Auswirkungen nicht nur auf den motorisierten Individualverkehr im gesamten Bremer Osten, sondern auch für den Betriebsablauf der Straßenbahnen auf der gesamten Linie 1. Eine fehlende Wendemöglichkeit würde eventuell dazu führen, dass der ÖPNV- auf der Linie 1 im Bremer Osten nicht aufrecht erhalten werden könnte, zumal die Wendemöglichkeit auf der bisherigen Endhaltestelle Züricher Straße zukünftig entfällt. Die auf dieser Linie verkehrenden Straßenbahnen sind in ihren Umlaufbeziehungen in das Gesamtnetz der BSAG eingebunden und wechseln teilweise auch die Linienbedienung. Sollte der Verkehrsknoten Otto-Brenner-Allee / Osterholzer Heerstraße / Hans-Bredow-Allee für die Straßenbahnen nicht passierbar sein und eine vorherige Wendemöglichkeit fehlen, würden sich die Straßenbahnen vor der Kreuzung aufstauen und dadurch eventuell auch für die Umlaufbeziehungen mit und auf anderen Linien nicht mehr nutzbar sein. Diese Auswirkungen werden durch die Realisierung der Wendeschleife vor dem Verkehrsknoten Otto-Brenner-Allee / Osterholzer Heerstraße / Hans-Bredow-Allee vermieden.

Danach ist die Inanspruchnahme des bezeichneten Grundstücks erforderlich. Sie ist ebenso geeignet das beschriebene Planungsziel zu erreichen wie sie auch Verhältnismäßig im Hinblick auf eine mögliche Enteignung des derzeitigen Grundstückseigentümers ist. Aus den vorgenannten Gründen dient die Inanspruchnahme des Grundstücks dem Wohl der Allgemeinheit, weshalb das Individualinteresse hier zurückzutreten hat.

Bei dem Grundstück Teneverstraße 10 handelt es sich um ein unbebautes Grundstück für das kein Wertgutachten vorliegt. Die Frage der Entschädigungshöhe ist nicht im Rahmen der Planfeststellung zu beantworten, sondern dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren zwischen den Eigentümern sowie dem Antragsteller vorbehalten. Hierzu hat der Vorhabensträger die Absicht geäußert, das Grundstück in Kooperation mit der swb Netze GmbH auf freiwilliger Basis zu erwerben. Der Planfeststellungsbeschluss mit seiner enteignungsrechtlichen Vorwirkung bildet gleichwohl die Rechtsgrundlage zur Einleitung eines Enteignungsverfahrens, falls die Grunderwerbsverhandlungen nicht zu einem Ergebnis führen sollten.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gibt es keine Alternativen zur Realisierung der Zwischenwendeschleife in der geplanten Form und dem daraus resultierenden Erwerb des Grundstückes. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

3.2.2 Abwägung der Einwendungsnummer 8:

Die Einwendung bezieht sich auf das Grundstück Walliser Straße 15 und die darauf befindlichen Geschäfte. Die Einwenderin sieht durch die Planung zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 die Standortsicherung der Gewerbebetriebe auf dem Grundstück als gefährdet an. Kernpunkt der Einwendung bildet die zukünftig veränderte Anlieferungssituation für die Gewerbebetriebe. Als Begründung führt sie die nachfolgenden Punkte an:

2. Die durch den Bau der Haltestelle vor dem Eingang des Woolworth- Marktes gut gelegenen Parkplätze würden wegfallen. Die als Alternative geschaffenen Parkplätze seien örtlich weniger attraktiv.
3. Nach derzeitiger Planung werde der Anlieferverkehr mit Lkw über die Zufahrten Walliser Straße und St.-Gotthard-Straße erheblich erschwert bzw. unmöglich sein. Die geplante Zufahrt an der Walliser Straße sollte deshalb an die nordwestliche Grundstücksgrenze verlegt werden.
4. Der MIV aus Richtung Davoser Straße/ Züricher Straße sollte bereits an der Ecke Tessiner Straße durch entsprechende Beschilderung auf die Wegführung zum Einkaufszentrum hingewiesen werden.
5. Durch die geplante Ersatzbepflanzung von Bäumen im Bereich der Haltestelle werde binnen kurzer Zeit die Sicht auf das Gebäude insbesondere auf den Eingang eingeschränkt sein. Durch eine kleinwüchsige Alternativbepflanzung sei dies zu vermeiden.

6. Der Anlage von Grün- und Bodendeckerbepflanzung im Markt- bzw. Eingangsbereich wird widersprochen. Es entstände eine Verkleinerung des nutzbaren Eingangsbereiches für Kunden und ihre Warentransporte.
7. Die Zufahrt zum Grundstück von der St.-Gotthard-Straße auf Höhe der Zermatter Straße sei nach aktueller Planung nur als "Rechtsrein- und Rechtsraus- Einmündung" zu befahren. Der Straßenbahnkörper müsse an dieser Stelle für Pkw und Lkw zu queren sein und so die Zufahrt auch aus der anderen Richtung erlauben.
8. Die Ausgestaltung des Einmündungsbereiches an der Briezenzer Straße sei so umzugestalten, dass auch Lkw über die Zermatter Straße das Grundstück erreichen können.
9. Die Erreichbarkeit des Grundstücks für Lkw und Pkw während der Bauphase müsse gewährleistet sein. Ebenfalls sei während der Bauphase die aktuelle Verkehrsführung durch Aufstellen von Schildern zu verdeutlichen.
10. Die konkrete Verkehrsführung während der Bauphase sei rechtzeitig durch eine verbindliche Ankündigung den betroffenen Anliegern anzuzeigen.

Der Antragsteller hat zu der Einwendung folgendes ausgeführt:

- „zu 2.: Generell erkennen wir an, dass die geplanten Ersatzstellplätze gegenüber den heutigen Stellplätzen der VESTA GmbH an Attraktivität verlieren, da diese sich nicht mehr unmittelbar vor dem Eingang des Woolworth-Marktes befinden. Im Gegenzug gewinnt der Woolworth-Markt jedoch an Kundschaft durch die neue Anordnung der Straßenbahnhaltestelle in der Nähe des Eingangsbereiches. Der Wegfall der Stellplätze vor dem heutigen Eingang ist planungsbedingt unausweichlich, kann jedoch wie der Planung zu entnehmen ist auf dem Grundstück ersetzt werden. Die Geometrie der Straßen- und Trassenverläufe lässt diesbezüglich keine Alternative zu.
- zu 3.: Die Verlegung der Zufahrt an der Walliser Straße wird in der Fortschreibung der Planung berücksichtigt, so dass die Anlieferung über die Walliser Straße gewährleistet werden kann.
- zu 4.: Die Anordnung einer wegweisenden Beschilderung durch die Stadtgemeinde wird grundsätzlich nur für geschlossene Gewerbe- und/oder Industriestandorte durchgeführt, jedoch nicht für einzelne Einzelhandelsmärkte. Die Anordnung der wegeisenden Beschilderung ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.
- zu 5.: Als Ersatzpflanzung im Haltestellenbereich Züricher Straße kommen Stieleichen zur Ausführung. Stieleichen zeichnen sich durch eine sehr schmale und hohe Krone aus, so dass davon ausgegangen werden kann, dass die Sichtbeziehung auf das vorwiegend eingeschossige Gebäude nicht beeinträchtigt wird. Eine kleinwüchsige Anpflanzung ist auf Grund der befürchteten Vermüllung gerade in Haltestellenbereichen sehr unpraktikabel und wird nicht befürwortet.
- zu 6.: Die Anlage von Grün- und Bodendeckerpflanzen ist nicht vorgesehen.
- zu 7.: Eine Absenkung des „Besonderen Bahnkörpers“ im Einmündungsbereich Zermatter Straße ist aus verkehrlicher Sicht nicht erforderlich. Die Erreichbarkeit bzw. die Erschließung der Zermatter Straße und der Grundstückszufahrt zum VESTA-Gelände ist -insbesondere durch die Anordnung der Wender (U-Turn) an der Brienzer Straße und im Bereich der Haltestellenausfahrt Züricher Straße- gesichert. Kurze Umwege sind durchaus zumutbar und müssen akzeptiert werden.
Die Anlieferverkehre durch Lkw sind ggf. innerbetrieblich neu zu regeln. Die Anlieferung über die Zufahrten an der St.-Gotthard-Straße und über die Walliser Straße ist gewährleistet.
- zu 8.: Eine Aufweitung der Einmündung Brienzer Straße und die damit verbundenen Aufweitung des U-Turns für Lkw ist nicht erforderlich. Lkw-Verkehre aus der Zermatter Straße sind auf Grund der Einbahnstraßenregelung in der Zermatter Straße zwischen Matterhornstraße und Engadiner Straße eher unwahrscheinlich. Anlieferverkehre aus dem Bereich Osterholzer Heerstraße können das „EKZ Woolworth“ z. B. über die Davoser Straße, Züricher Straße, St.-Gotthard-Straße, Tessiner Straße und Walliser Straße oder über die Otto-Brenner-Allee/St.-Gotthard-Straße anfahren und erreichen.
- zu 9. + 10.: Die Erreichbarkeit des „EKZ Woolworth“ während der Bauphase wird im Zuge eines noch zu beauftragenden Verkehrskonzeptes berücksichtigt und gewährleistet. Es ist jedoch nicht gänzlich auszuschließen, dass es im Zuge der Verlängerung der Linie 1 auch im Bereich des „EKZ Woolworth zu geringfügigen Beeinträchtigungen während der Bauphase kommen kann.“

Die Einzelpunkte der Einwendung waren auch Gegenstand der Verhandlungen auf dem Erörterungstermin. Strittig blieb nach dem Erörterungstermin noch die Zufahrtssituation zum Grundstück und die Einrichtung eines Fußgängerüberweges in der St.-Gotthard-Straße in Höhe Zermatter Straße.

Zum Fußgängerüberweg hatte der Antragsteller auf dem Erörterungstermin erklärt, er werde prüfen, ob dieser angeordnet werden kann und die Planfeststellungsbehörde über das Ergebnis dieser Prüfung direkt informieren. Durch Überarbeitung der Planung konnte im Kreuzungsbereich Zermatter Straße / St.-Gotthard-Straße ein lichtsignalisierter Fußgängerüberweg angeordnet werden und der Forderung der Einwenderin dadurch Rechnung getragen werden. Die Einwendung ist hinsichtlich dieser Forderung als erledigt anzusehen.

Zusätzlich hatte die Einwenderin angeführt, durch die geplante Ersatzbepflanzung von Bäumen im Bereich der Haltestelle werde binnen kurzer Zeit die Sicht auf das Gebäude insbesondere auf den Eingang eingeschränkt sein. Durch eine kleinwüchsige Alternativbepflanzung sei dies zu vermeiden. Hierzu wurde mit der Einwenderin einvernehmlich vereinbart, dass im Haltestellenbereich vor dem Einkaufszentrum Stieleichen verwendet werden sollen. Die Einwendung ist hinsichtlich dieser Forderung (Punkt 5 der Einwendung) ebenfalls als erledigt anzusehen.

Ebenso ist die Einwendung zu Punkt 6 als erledigt anzusehen, da der Antragsteller in seiner Stellungnahme erklärt hat, dass Grün- und Bodendeckerpflanzen nicht vorgesehen sind.

Zudem hatte die Einwenderin gefordert, die Grundstückszufahrt von der Walliser Straße an die nordwestliche Grundstücksgrenze zu verlagern. Dieser Forderung wurde im Rahmen der Überplanung Rechnung getragen. Die Einwendung zu Punkt 3 ist somit ebenfalls als erledigt anzusehen. Zusätzlich hatte die Einwenderin gefordert, dass während der Bauphase die Erreichbarkeit des Grundstückes für Lkw und Pkw gesichert sein müsse und die aktuelle Verkehrsführung durch Beschilderung und Informationen für Anlieger anzuzeigen sei. Hierzu hat der Antragsteller erklärt, dass diese Forderungen im Rahmen eines Verkehrskonzeptes berücksichtigt und gewährleistet werde. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde verfügt der Antragsteller über die notwendigen Fachkenntnisse und Erfahrungen -auch aus anderen, weit aufwändigeren Planfeststellungsverfahren- um die Erstellung eines Verkehrskonzeptes sicherzustellen. Eventuelle Behinderungen während der Bauzeit können dabei sicherlich nicht vermieden werden, sind aber hinsichtlich ihrer zeitlichen Kürze zumutbar und hinzunehmen. Die Einwendung zu den Punkten 9 und 10 ist somit ebenfalls als erledigt anzusehen. Zudem konnte der Antragsteller der Einwenderin auf dem Erörterungstermin die Zusage geben, dass während der Bauzeit und im Anschluss daran für ein halbes Jahr eine öffentliche wegweisende Beschilderung zum Einkaufszentrum aufgestellt wird. Die Einwendung ist hinsichtlich dieser Forderung (Punkt 4 der Einwendung) ebenfalls als erledigt anzusehen.

Die Auffassung der Einwenderin, dass die auf dem Grundstück neu anzulegenden Alternativ-Parkplätze wenig attraktiv seien, wird von der Planfeststellungsbehörde -wie auch vom Antragsteller-, geteilt. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten lässt die Geometrie der Trassen- und Straßenverläufe jedoch keine Alternative zu. Die Ausführungen des Antragstellers zu Punkt 2 der Einwendung werden von der Planfeststellungsbehörde mitgetragen, die Einwendung zu diesem Punkt mangels Planungsalternative zurückgewiesen.

Kernaussage der Einwendung ist Forderung der Einwenderin die Warenanlieferung für die Gewerbebetriebe mit Sattelzügen und Lkw auch nach Umsetzung der Planung sicherzustellen. Dazu fordert die Einwenderin den Einmündungsbereich Brienzer Straße umzugestalten und den Bahnkörper im Bereich der Einmündung Zermatter Straße abzusenken, damit er vom Anlieferungsverkehr überfahren werden kann. Der Antragsteller hält eine Aufweitung der Einmündung Brienzer Straße und die damit verbundenen Einrichtung eines U-Turns für Lkw, für nicht erforderlich. Nach seiner Auffassung sind Lkw-Verkehre aus der Zermatter Straße eher unwahrscheinlich. Anlieferverkehre aus dem Bereich Osterholzer Heerstraße könnten das „EKZ Woolworth“ z. B. über die Davoser Straße, Züricher Straße, St.-Gotthard-Straße, Tessiner Straße und Walliser Straße oder über die Otto-Brenner-Allee/St.-Gotthard-Straße anfahren und erreichen. Ebenso konnte der Antragsteller einer Absenkung des besonderen Bahnkörpers im Einmündungsbereich Zermatter Straße nicht zustimmen, da die Erreichbarkeit des Grundstückes insbesondere durch die Anordnung der Wender (U-Turn) an der Brienzer Straße und im Bereich der Haltestellenausfahrt Züricher Straße nach seiner Auffassung

gesichert sei. Die Anlieferung mit Sattelzügen und LKW sei über die Zufahrten an der St.-Gotthard-Straße und der Walliser Straße gewährleistet.

Die Auffassung des Antragstellers zur Warenanlieferung wird von der Planfeststellungsbehörde mitgetragen. Auch wenn sich im Rahmen der Erörterung ergeben hat, dass für die Belieferung der Geschäfte -aufgrund der Anordnung der Rampen- allein die Zufahrt über die St-Gotthard-Straße zu nutzen ist, bleibt die Warenanlieferung für die Geschäfte gesichert. Nach Aussage der Einwenderin handelt es sich bei den Lieferverkehren lediglich um 3 Sattelzüge sowie einen LKW pro Tag. Die Grundstückszufahrt von der St.-Gotthard-Straße wurde durch eine Planänderung aufgeweitet, so dass eine Nutzung auch durch Sattelzüge bzw. größere Lkw erfolgen kann. Die Laderampen können so wie bisher auch angefahren werden, Der Anlieferverkehr kann das Grundstück dann über die Ausfahrt zur Walliser Straße wieder in alle Richtungen verlassen. Sollte der Anlieferungsverkehr bei der An- oder Abfahrt zum Grundstück Walliser Straße 15 gezwungen sein Umwegfahrten vorzunehmen, sind diese angesichts der geringen Anzahl der Anlieferungen, bzw. der kurzen Umwege zumutbar und hinzunehmen. Das öffentliche Interesse an einer Realisierung der Planung ist hier insgesamt als höherrangig anzusehen.

Den Belangen der Einwenderin wird durch die Planung entsprechend Rechnung getragen, die Einwendung, soweit sie nicht als erledigt anzusehen ist, zurückgewiesen.

3.2.3 Abwägung der Einwendungsnummer 11

Die Einwendung richtet sich gegen das Vorhaben, da die Planung die Inanspruchnahme des eigenen Grundstückes sowie den Abriss des Wohnhauses erfordert. Zugleich wird befürchtet, dass der entstehende Schaden nicht ausreichend ersetzt werden kann. Außerdem gingen soziale Infrastrukturen verloren und es ergäben sich negative Änderungen an der finanziellen Lage.

Eine alternative Streckenführung unter Inanspruchnahme des benachbarten Grundstückes der swb sei zu prüfen und es werden Informationen über den weiteren Verlauf des Planfeststellungsverfahrens erbeten.

Der Antragsteller hat zu der Einwendung folgendes ausgeführt:

„Die vorgesehene Zwischenwendescheife ist notwendig, um betriebsbedingte Kurz- und Schnellfahrten (z.B. 1s) zu ermöglichen. In diesem Zusammenhang ist es maßgebend, dass alle Haltestellen des Siedlungsbereiches Osterholz-Tenever angefahren werden können. Darüber hinaus ist es ebenfalls notwendig in gewissen Abschnitten eine ZWS einzurichten, um bei Störungen im Netzbetrieb oder Unfällen weiterhin das ÖPNV-Angebot aufrecht zu erhalten. Die Berücksichtigung der ZWS in dem Bereich Koblenzer Straße ist daher als optimal zu bewerten.

Im Zuge des Planungsprozesses wurden u. a. auch alternative Standorte im Bereich der Neuwieder Straße, der Grünanlagen hinter dem Gebäude Neuwieder Straße 1, im Bereich der Pirmasenser Straße (Hubschrauberlandeplatz) und im weiteren Verlauf der Hans-Bredow-Straße für die Anlage der Zwischenwendescheife (ZWS) untersucht und geprüft. Diese konnten jedoch leider aus technischen, betrieblichen und/oder aus Kostengründen nicht weiter berücksichtigt werden. Insbesondere die technischen und betrieblichen Rahmenbedingungen haben hierbei eine übergeordnete Rolle dargestellt.

Eine Reduzierung auf das swb-Grundstück und auf das sich in Privatbesitz befindliche Nachbargrundstück (Tenever Straße 10) am Umspannwerk ist auf Grund der technischen Notwendigkeiten und aus wirtschaftlichen Bedingungen nicht weiterverfolgt worden.

Um eine generelle Aussage bzgl. einer möglichen Entschädigungshöhe treffen zu können, wurden für alle Grundstücke mit Gebäudebetroffenheit Wertermittlungen durchgeführt, die der Familie“ „im Dezember 2007 durch den Gutachterausschuss übermittelt wurde.“

Für die Planfeststellungsbehörde sind die von der Einwenderin angeführten Begründungen, gerade angesichts ihrer persönlichen Situation verständlich und nachvollziehbar. Ebenso wird die Betroffenheit von zwei Haushalten gesehen.

Dem gegenüber sind die Gründe des Antragstellers bezüglich der Notwendigkeit der Zwischenwendescheife an dieser Stelle, sowie das öffentliche Interesse an der Realisierung der Planung zu sehen. Der Antragsteller hat die Alternativen zur räumlichen Anordnung der Zwischenwendescheife

tiefgreifend untersucht und geprüft. Nach Auffassung des Antragstellers ist eine Realisierung der Wendeschleife an einem anderen Standort nicht möglich, Alternativen in der Standortwahl werden auch von der Planfeststellungsbehörde nicht gesehen.

Die geplante Wendeschleife liegt vor dem Straßenknoten Otto-Brenner-Allee / Osterholzer Heerstraße / Hans-Bredow-Allee, dem nach bereits vollzogenem Ausbau eine erhebliche verkehrliche Bedeutung für den gesamten Bremer Osten zukommt. Staus oder Verkehrsstörungen auf diesem Straßenknoten hätten erhebliche Auswirkungen nicht nur auf den motorisierten Individualverkehr im gesamten Bremer Osten, sondern auch für den Betriebsablauf der Straßenbahnen auf der gesamten Linie 1. Eine fehlende Wendemöglichkeit würde eventuell dazu führen, dass der ÖPNV- auf der Linie 1 im Bremer Osten nicht aufrecht erhalten werden könnte, zumal die Wendemöglichkeit auf der bisherigen Endhaltestelle Züricher Straße zukünftig entfällt. Die auf dieser Linie verkehrenden Straßenbahnen sind in ihren Umlaufbeziehungen in das Gesamtnetz der BSAG eingebunden und wechseln teilweise auch die Linienbedienung. Sollte der Verkehrsknoten Otto-Brenner-Allee / Osterholzer Heerstraße / Hans-Bredow-Allee für die Straßenbahnen nicht passierbar sein und eine vorherige Wendemöglichkeit fehlen, würden sich die Straßenbahnen vor der Kreuzung aufstauen und dadurch eventuell auch für die Umlaufbeziehungen mit und auf anderen Linien nicht mehr nutzbar sein. Diese Auswirkungen werden durch die Realisierung der Wendeschleife vor dem Verkehrsknoten Otto-Brenner-Allee / Osterholzer Heerstraße / Hans-Bredow-Allee vermieden.

Danach ist die Inanspruchnahme des bezeichneten Grundstücks erforderlich. Sie ist ebenso geeignet das beschriebene Planungsziel zu erreichen wie sie auch Verhältnismäßig im Hinblick auf eine mögliche Enteignung des derzeitigen Grundstückseigentümers ist. Aus den vorgenannten Gründen dient die Inanspruchnahme des Grundstücks dem Wohl der Allgemeinheit, weshalb das Individualinteresse hier zurückzutreten hat.

Die Frage der Entschädigungshöhe ist nicht im Rahmen der Planfeststellung zu beantworten, sondern dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Für das Grundstück Teneverstraße 8c wurde im Auftrag des Antragstellers ein Wertgutachten erstellt und der Einwenderin übermittelt. Es bildet die Grundlage für die nachfolgenden Grunderwerbsverhandlungen, zumal im Erörterungstermin auch eine eventuelle Verkaufsbereitschaft signalisiert wurde. Der Planfeststellungsbeschluss mit seiner enteignungsrechtlichen Vorwirkung bildet hier die Rechtsgrundlage zur Einleitung eines Enteignungsverfahrens, falls die Grunderwerbsverhandlungen nicht zu einem Ergebnis führen sollten.

Hinsichtlich der geforderten Informationen zum Planfeststellungsverfahren hat der Antragsteller zugesagt, die Einwenderin selbstverständlich im weiteren Planungsprozess zu beteiligen.

Aus Sicht der Genehmigungsbehörde gibt es keine Alternativen zur Realisierung der Zwischenwendeschleife in der geplanten Form und der daraus resultierenden Inanspruchnahme des Grundstückes, verbunden mit einem Abriss des darauf befindlichen Gebäudes. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

3.2.4 Abwägung der Einwendungsnummern 14, 15 und 16:

Die unter den Einwendungsnummern 14 und 15 erhobenen Einwendungen sind inhaltlich weitestgehend identisch. Die unter der Einwendungsnummer 16 erhobene Einwendung macht ein nachbarschaftliches Interesse geltend und ist somit den Inhalten der Einwendungen Nr. 14 und 15 gleichzustellen. Die Einwendungen werden zusammengefasst abgewogen.

Die Einwender wohnen in der Teneverstraße im unmittelbar an den Planungsbereich angrenzenden Gemeindegebiet von Oyten. Sie sehen durch die in einem Abstand von unter 10m zum Schlaf- bzw. Kinderzimmer vorgesehene und auch nach 23 Uhr betriebene Wendeschleife der Straßenbahn ihre, bzw. die Gesundheit der Familie durch Abgase und Lärm gefährdet. Zudem wird von den Einwendern zur Einwendungsnummer 14 ein erheblicher Wertverlust der Immobilie angeführt.

Der Antragsteller hat zu den Einwendungen folgendes ausgeführt:

„Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der „wesentlichen Änderung“ von Verkehrswegen sind die §§ 41 und 42 BImSchG vom 15.03.1974 in der Fassung vom

26.09.2002 in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) vom 12.06.1990. Entsprechend der 16. BImSchV sind die Straßen- und Schienenverkehrslärmimmissionen rein rechnerisch auf der Grundlage der RLS-90 bzw. der SCHALL 03 zu bestimmen. Eine messtechnische Erfassung der Straßen- oder Schienenverkehrslärmimmissionen hat nach diesen Vorschriften nicht zu erfolgen. Nach dem Rechenverfahren der SCHALL 03 wurde bei der Berechnung der Schienenverkehrslärmimmissionen von der Straßenbahn der Pegelzuschlag für „enge Kurvenradien“ beachtet. Die durch Brems- oder Beschleunigungsvorgänge in Haltestellen verursachte erhöhte Lärmbelastung wird dadurch berücksichtigt, dass für die Straßenbahnen im Bereich von Haltestellen mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gerechnet wird, obwohl dort die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit deutlich geringer ist.

Im Bereich der Wendeschleife wird der Oberbau der Straßenbahntrasse aus einem (lärmarmen) besonderen Rasenbahnkörper hergestellt. Aus diesem Grunde liegen die von der Straßenbahn verursachten Schienenverkehrslärmimmissionen am Wohngebäude und im angrenzenden schutzbedürftigen Freiflächenbereich tags und nachts unter dem IMMISSIONSGRENZWERT der 16. BImSchV für Wohngebiete (59 dB(A) tags/ 49 dB(A) nachts).

Zudem wird durch den Ausbau der Otto-Brenner-Allee keine wesentliche Änderung der Straßenverkehrslärmimmissionen gem. § 1 (2) Nr. 2 der 16. BImSchV hervorgerufen, da die Lärmbelastung - aufgrund des im Prognosefall erheblich reduzierten Busverkehrs – um 0,8 - 1,7 dB(A) gegenüber dem Prognose-Nullfall abnimmt.

Demnach werden weder durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 noch durch den Umbau der Otto-Brenner-Allee nach den gesetzlichen Bestimmungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen ausgelöst.

Selbst bei einer Gesamtbetrachtung der Lärmimmissionen aus Straßen- und Straßenbahnverkehr ist festzustellen, dass sich im Bereich Ihres Grundstücks die Summenpegel im Prognosefall gegenüber der heutigen Situation tags und nachts um weniger als 0,5 dB(A) und damit messtechnisch nicht nachweisbar verändern werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Busverkehr im Zuge der Otto-Brenner-Allee entfällt, was zusätzliche positive Auswirkungen auf die von Ihnen angesprochene Abgasbelastung in Ihrem Wohngebiet hat.

Im Übrigen liegen die prognostizierten Verkehrslärmpegel im Bereich des Gebäudes und auf den schutzbedürftigen Freiflächen sowohl am Tage als auch in der Nachtzeit um mindestens 8 dB(A) unter der Schwelle einer Gesundheitsgefährdung, die mit rd. 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts angenommen werden kann.

Im Hinblick auf die befürchtete Wertminderung des Wohngrundstücks lassen sich aus dem Vorhaben keine faktischen Auswirkungen auf die Wohnbebauung der Teneverstraße in Oyten erkennen.“

Die Ausführungen des Antragstellers zu den vorstehend genannten Einwendungen sind für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und sachlich und fachlich begründet. Für die an das Planungsgebiet angrenzenden Wohngrundstücke an der Teneverstraße in Oyten werden keine aus dem Vorhaben resultierenden Betroffenheiten gesehen. Die von der Straßenbahn (einschließlich der Wendeschleife) verursachten Lärmimmissionen unterschreiten den für Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwert. Ebenso ergeben sich durch den Ausbau der Otto-Brenner-Allee keine wesentlichen Änderungen bei den Straßenverkehrslärmimmissionen. Zudem sind für die betreffenden Wohngrundstücke auch keine erschütterungsbedingten Auswirkungen zu erwarten. Dieses ergibt sich aus den vorliegenden Schall- und erschütterungstechnischen Gutachten, die als Anlagen 11 und 12 Bestandteil der Planunterlagen sind. Zusätzlich ist zu beachten, dass die Wendeschleife Tenever nach Fertigstellung des 2. Bauabschnittes nur noch sporadisch bei betrieblichen Notwendigkeiten durch die Straßenbahn genutzt werden wird. Gleichwohl kann auf ihre Anlegung aus betrieblichen Gründen nicht verzichtet werden. Bis zur Fertigstellung des 2. Bauabschnittes sind eventuell doch auftretende geringfügige Belastungen aus dem Betrieb der Wendeschleife, aufgrund ihres zeitlich begrenzten Umfangs zumutbar und hinzunehmen.

Außerdem ist zu beachten, dass durch die vorgesehene Fahrbahnreduzierung in der Otto-Brenner-Allee auf zukünftig 2 Fahrspuren, die Fahrbahn weiter von den Wohngebäuden der Einwender abrückt und die in Folge der Maßnahmenumsetzung erfolgenden Reduzierung der Busverkehre auch eine Verringerung eventuell vorhandener Abgasimmissionen erwarten lässt. Eine von den Einwendern befürchtete Beeinträchtigung ihrer Gesundheit ist aufgrund der vorstehenden Fakten nicht zu

befürchten. Ebenso kann auch eine Verschlechterung des Wohnumfeldes und ein eventueller Wertverlust der Wohngrundstücke aus der Planung nicht abgeleitet werden, hierfür sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte gegeben.

Die Einwendungen zu den Einwendungsnummer 14 bis 16 werden zurückgewiesen.

Zu II. Umweltauswirkungen

Bei der Planfeststellung ist gemäß § 28 Abs. 1 PBefG die Umweltverträglichkeit der Maßnahme im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Dazu wurden die Umweltauswirkungen des Vorhabens erfasst und bewertet.

Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Mit der Darstellung der Umweltauswirkungen wird der entscheidungserhebliche Sachverhalt für die Erfüllung gesetzlicher Umweltauflagen festgestellt. Sie enthält die für die Bewertung erforderlichen Aussagen über die voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens und wurde auf der Grundlage der Unterlagen des Vorhabensträgers sowie eventueller behördlichen Stellungnahmen erarbeitet.

Das Vorhaben unterliegt als verkehrliches Infrastrukturvorhaben den Vorschriften des UVPG und bedarf als Bahnstrecke einer Straßenbahn gemäß der Anlage 1, Ziffer 14.11 UVPG der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls. Diese Vorprüfung ergab, dass von der Realisierung des Vorhabens keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären, und eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht durchzuführen ist.

Die eventuell möglichen umweltrelevanten Auswirkungen waren auch Gegenstand des Anhörungsverfahrens. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden seitens der Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit keine Einwendungen vorgetragen, die erhebliche Umweltauswirkungen durch das Vorhaben erwarten lassen. Auch sonst hat sich keine Veranlassung für eine weitergehende Ermittlung von Umweltauswirkungen des Vorhabens ergeben.

Bei dem Vorhaben handelt es sich um die Verlängerung einer vorhandenen Straßenbahnanlage in einem verdichteten Innenstadtbereich einschließlich der Anpassung der Straßenanlagen, bei dem die Auswirkungen auf betriebsbedingten Lärm und Erschütterungen mit Auswirkungen auf das Schutzgut menschliche Gesundheit und auf das Schutzgut Natur und Landschaft begrenzt werden können.

1. Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch aufgrund von Schallimmissionen

Im Rahmen des schalltechnischen Gutachtens wurde untersucht, ob die von der künftigen Straßenbahntrasse ausgehende Schienenverkehrslärmimmissionen im Bereich der angrenzenden schutzbedürftigen Bebauung den jeweiligen Immissionsgrenzwert nach § 2 (1) der 16. BImSchV überschreiten (vgl. Anlage 11). Da im Zuge der Straßenbahnverlängerung auch die Umgestaltung der Straßenquerschnitte von St.-Gotthard-Straße, Otto-Brenner-Allee und Neuwieder Straße vorgenommen und zwischen Walliser Straße und der Tessiner Straße eine neue Straßenverbindung geschaffen wird, ist auch die Verkehrslärmimmission durch das zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen im Gutachten berücksichtigt.

Das schalltechnische Gutachten hat ergeben, dass nach Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 1 und der Umgestaltung der Straßenquerschnitte bei mehreren angrenzenden Wohngebäuden zwischen Züricher Straße und Neuwieder Straße sowie an exponierten Gebäuden im Bereich der Koblenzer Straße fast ausschließlich in der Nachtzeit mit einer Überschreitung des Immissionsgrenzwerts für Wohngebiete gemäß §2 der 16. BImSchV um bis zu 5 dB(A) zu rechnen ist. Die im Sinne einer Grenzwertüberschreitung betroffenen Gebäude sind in der nachstehenden Tabelle aufgeführt.

Objekte für die „dem Grunde nach“ ein Anspruch auf Lärmschutz besteht:

Straße	Haus-Nummer	Straße	Haus-Nummer
Tessiner Straße	17 und 35	Zermatter Straße	1
Neuwieder Straße	1	St.-Gotthard-Straße	23 und 25
St.-Gotthard-Straße	30 bis 34	St.-Gotthard-Straße	40
St.-Gotthard-Straße	50	St.-Gotthard-Straße	57 und 59
St.-Gotthard-Straße	64	St.-Gotthard-Straße	69
St.-Gotthard-Straße	79	St.-Gotthard-Straße	96-104
Otto-Brenner-Allee	42	Otto-Brenner-Allee	48

Aufgrund der festgestellten Überschreitung des Immissionsgrenzwertes im Bereich der Wohngebäude Tessiner Straße Nr. 17 und 35 ist nordwestlich der künftigen Straßenverbindung Walliser Straße/Tessiner Straße, beginnend bei Haus Nr. 51 und im weiteren Verlauf entlang der Straßenbahntrasse bis an die Stirnseite der Garagenzeile, eine 3 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen. Diese Lärmschutzwand wird zur Vermeidung von Reflexionen straßenseitig hochabsorbierend ausgeführt.

Beiderseits der St.-Gotthard-Straße bzw. der Otto-Brenner-Allee wäre eine Realisierung von Lärmschutzanlagen - soweit es die örtlichen Gegebenheiten überhaupt zulassen - mit erheblichem Aufwand verbunden. Darüber hinaus ist im Bereich der St.-Gotthard-Straße die Herstellung eines lärmarmen Rasengleises aus technischen Gründen sowie aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich. Eine Lärmschutzanlage mit städtebaulich vertretbarer Wandhöhe könnte ohnehin nur den Erdgeschossbereich der betroffenen, größtenteils mehrgeschossigen Wohnhäuser wirkungsvoll abschirmen und Überschreitungen im Außenwohnbereich (Terrassen, Balkone, Freisitze im Garten) vermeiden.

Aus den genannten Gründen ist für die im Sinne einer Grenzwertüberschreitung betroffene Bebauung der ggf. rechtliche Anspruch auf Lärmschutz über geeignete Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Mit der Realisierung der vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen bzw. der gemäß Auflage 2.9 durchzuführenden passiven Lärmschutzmaßnahmen wird die Einhaltung der Grenzwerte erreicht oder falls dieses nicht möglich eine entsprechende Entschädigung erfolgen.

2. Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch aufgrund von Erschütterungen

Um die Erschütterungssituation nach dem Bau der Straßenbahnlinie beurteilen zu können wurden Prognoserechnungen auf Grundlage der Ergebnisse von Erschütterungsmessungen durchgeführt und gemäß der Anforderungen der DIN 4150 beurteilt (vgl. Anlage 12). Dabei wurde berücksichtigt, dass sich durch die geplanten Maßnahmen teilweise auch Änderungen der bestehenden Straßenquerschnitte ergeben. Die Änderung des Straßenquerschnitts hat zur Folge, dass der Abstand zur vorhandenen Bebauung geringer wird und damit eventuell höhere Erschütterungen aus dem Schwerlastverkehr zu erwarten sind. Die Untersuchung wurde für einzelne Gebäude durchgeführt. Die Gebäude wurden hinsichtlich ihrer Bauweise derart ausgesucht, dass sie für die Bebauung im betroffenen Bereich repräsentativ sind und damit hinsichtlich der schwingungstechnischen Eigenschaften auf die benachbarte Bebauung übertragbar sind. Die Messstandorte wurden so gewählt, dass sie für die Bauweise in ihrem Bereich den geringsten Abstand zu Trasse aufweisen. So wird bezogen auf die Einwirkung von Erschütterung der ungünstigste Fall betrachtet. Für die im betroffenen Bereich liegende Bebauung sollten somit keine höheren Werte zu erwarten sein.

Die erschütterungstechnische Untersuchung hat ergeben, dass die Anforderungen der DIN 4150, Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“ durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie im ersten Bauabschnitt nicht überschritten werden. Des Weiteren können Schäden an Gebäuden oder Sachgütern anhand der prognostizierten Werte mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

Da die Anforderungen der DIN 4150 für die Messstandorte eingehalten werden und auch für die weitere Bebauung keine andere Beurteilung zu erwarten ist, sind keine vorsorgenden erschütterungsmindernden Maßnahmen im Bereich des Oberbaus der Straßenbahngleise notwendig.

3. Auswirkungen auf das Schutzgut Natur und Landschaft im Wirkraum

Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild entstehen im ersten Bauabschnitt durch anlagebedingte Auswirkungen. Die damit verbundene Flächeninanspruchnahme führt zu einem Verlust von Gehölzbeständen und verschiedenen Siedlungsbiotopen. Erhebliche Beeinträchtigungen während der Bauphase sind hingegen nicht zu erwarten. Durch umfangreiche Vegetationsschutzmaßnahmen, die insbesondere den Baumbestand während der Bauarbeiten vor Schäden durch den Baubetrieb schützen, werden Auswirkungen, die über den eigentlichen Flächenbedarf des Vorhabens hinausgehen, vermieden.

Bei den Biotopen, die im 1. Bauabschnitt durch das Bauvorhaben beansprucht werden, handelt es sich überwiegend um verschiedene Siedlungsbiotope wie Rasengesellschaften, Siedlungsgehölze, Zierhecken usw. von vergleichsweise geringer Bedeutung (Wertstufe 1 – 2). Darüber hinaus werden

allerdings auch einige Biotopbestände von mittlerer Bedeutung in Anspruch genommen. Hierzu gehören in erster Linie Grünlandflächen sowie Ruderal- und Staudenfluren mit einer Wertstufe von 3-4. Neben der Überbauung von flächenhaften Lebensräumen ist es notwendig, 65 Straßenbäume für die Realisierung des Bauvorhabens zu fällen. Der größte Teil dieser Bäume (62 Stück) ist mit Wertstufe 2 bewertet und von vergleichsweise geringer Bedeutung. Es sind verhältnismäßig junge Bäume ohne herausragende Lebensraumfunktionen und ohne größerer Bedeutung für das Stadtbild. Mit der höheren Wertstufe 3 sind hingegen nur drei Bäume bewertet. Diese älteren Gehölze fallen unter die Bestimmungen der Bremer Baumschutzverordnung.

Durch das Bauvorhaben entsteht im ersten Bauabschnitt keine zusätzliche Versiegelung von offenen Bodenflächen. Zwar kommt es durch die Überbauung von Vegetationsflächen zu einem Verlust von Boden. Vorhandene befestigte Flächen werden aber durch die Anlage von Grüngleisen und Pflanzflächen teilweise entsiegelt, so dass baubedingt keine zusätzlichen Belastungen für den Bodenhaushalt zu erwarten sind.

Die Gegenüberstellung der Eingriffsfolgen und der nach dem Naturschutzgesetz erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen folgt dem methodischen Ansatz der „Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen“ (ILN, 1998). Durch Multiplikation der beanspruchten Flächengröße mit der Wertstufe des betroffenen Biotoptyps entsteht das Flächenäquivalent FÄ.

In Anspruch genommene Bäume gehen mit der Fläche ihres Kronenumfanges und der vergebenen Wertstufe in die Betrachtung ein. Durch den Verlust von rund 6.000 m² Biotopfläche unterschiedlicher Wertstufen entsteht ein Kompensationsbedarf von 12.320 FÄ. Durch die Fällung der Bäume ergibt sich zusätzlich ein Kompensationsbedarf von 2.475 FÄ, so dass für den 1. Bauabschnitt Kompensationsmaßnahmen im Wert von 14.795 FÄ erforderlich sind.

Demgegenüber stehen Maßnahmen in einer Größenordnung von 17.022 FÄ, die vorwiegend als Gehölzpflanzungen und Ansaaten ausgeführt werden. Einem Baumverlust von 65 Stück steht eine Neupflanzung von 95 Stück gegenüber. Die mit der Realisierung des Vorhabens verbundenen erheblichen Beeinträchtigungen können mit dem Maßnahmenkonzept ausgeglichen werden.

4. Abschließende Bewertung:

Negative Umweltauswirkungen werden soweit möglich vermieden oder zumindest vermindert, dennoch verbleibende unvermeidbare negative Umweltauswirkungen sind weder im einzelnen noch in der Summe als so gravierend zu beurteilen, dass sie die Durchführung dieses im öffentlichen Interesse liegenden Vorhabens in Frage stellen oder eine weitergehende Modifizierung des Planes erfordern würden. Unter Berücksichtigung passiver Lärmschutzmaßnahmen wird gemäß § 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV sichergestellt, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Das in den Planunterlagen dargestellte öffentliche Interesse an einer bedarfsorientierten, leistungsfähigen Bedienung des Planungsraumes durch den ÖPNV ist als vorrangig zu bewerten. Die aus dem ÖPNV resultierenden Belastungen erscheinen unter Berücksichtigung möglicher passiver Lärmschutzmaßnahmen als zumutbar.

Baubedingte negative Umweltauswirkungen während der Realisierungsphase lassen sich nicht vermeiden und sind auch infolge der zeitlichen Kürze der Bauphase zumutbar, zumal der Vorhabensträger durch eine entsprechende Auflage gehalten ist, zur Bauausführung der Maßnahme emissionsarme Bauweisen und Bauverfahren nach dem Stand der Technik vorzusehen, möglichst emissionsarme Arbeitsgeräte einzusetzen und Stäube und Aerosole nach Möglichkeit durch adäquate Maßnahmen zu reduzieren.

Die umweltbezogenen Planfeststellungsunterlagen für das Vorhaben sind insgesamt als sachgerecht zu beurteilen. Die öffentlichen Belange sind im erforderlichen Maße berücksichtigt; private Belange werden nicht über das unvermeidliche Maß hinaus beeinträchtigt.

ZU III.

Der Beschluss ergeht aufgrund des § 7 Abs. 1 Ziffer 3 des Bremischen Gebühren- und Beitragsgesetzes (BremGebBeitrG) vom 16.07.1979 (Brem.GBl. S. 279), zuletzt geändert durch Artikel 17 des Gesetzes zur Änderung des Bremischen Verwaltungsverfahrensgesetzes und anderer verwaltungsrechtlicher Vorschriften vom 08. April 2003 (Brem.GBl. S. 147), gebührenfrei.

Für die im Anhörungsverfahren durchgeführte amtliche Bekanntmachung zur Auslegung der Planunterlagen sind der Senatskanzlei Kosten entstanden. Dieser Betrag ist, soweit nicht bereits geschehen, zu erstatten.

Weitere Kosten entstehen der Senatskanzlei für die amtliche Bekanntmachung der Auslegung dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die hierfür entstehenden Kosten sind der Senatskanzlei ebenfalls zu erstatten.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage beim Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen, Am Wall 198, 28195 Bremen, erhoben werden.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich, oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr im Land Bremen vom 18. Dezember 2006 (Brem.GBl. S. 548) zu erheben. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann verspätetes Vorbringen zurückweisen.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschluss beim Oberverwaltungsgericht Bremen, Am Wall 201, 28195 Bremen, gestellt und begründet werden.

Vor dem Oberverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Im Auftrag

Urbas
Amtmann