



# **Freie Hansestadt Bremen**

Der Senator für Umwelt,  
Bau und Verkehr

## **Planfeststellungsbeschluss**

Planfeststellungsverfahren für die  
Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 bis  
Mittelshuchting  
einschließlich Linie 8 bis Landesgrenze  
- Anbindung Süd -

## Inhaltsverzeichnis

<b>I</b>	Verfügung	Seiten	1 - 24
	1 1.1 Festgestellter Plan	Seiten	1 - 2
	1.2 Planunterlagen		2 - 4
	1.3 Änderungen des ausgelegten Planes		4 - 10
	2 Nebenstimmungen	Seiten	10 - 24
	Allgemein / Zusagen aus Erörterungstermin / Informationspflichten / Zufahrten / Leitungen / Schäden / Beweissicherung		10 - 14
	2.1 aufgrund der Stellungnahme des Landesbehindertenbeauftragten		14
	2.2 aufgrund der Stellungnahme des Landesarchäologen		14
	2.3 Auflage der Polizei, Kampfmittelräumdienst		14
	2.4 Auflage der Feuerwehr Bremen		14 - 15
	2.5 Auflagen der Technischen Stadtbahnaufsicht (TAB)		15
	2.6 Auflagen der LEA als eisenbahntechnische Aufsicht für die BTE		15
	2.7 Auflagen zu Schall, Erschütterungen und Feinstaubemissionen		15 - 18
	2.7.1 Schall		15 - 16
	2.7.2 Erschütterungen		16
	2.7.3 Feinstaubemissionen		16 - 17
	2.7.4 Baustellenkonzept		18
	2.8 Auflage aufgrund der Stellungnahme des Gesundheitsamtes		18
	2.9 Umweltbereich		18 - 23
	2.9.1 Kompensationsmaßnahmen entlang der BTE-Trasse		18
	2.9.2 Naturschutzbehörde		19
	2.9.3 Abfälle		19
	2.9.4 Auflagen zum Ausbaumaterial		19 - 20
	2.9.5 Bodenschutz- und Altlasten		20
	2.9.6 Auflage der Wasserbehörde		20
	2.9.7 Auflagen zum Baumschutz		21 - 24
	3 Zurückweisung TöB und Private	Seite	24
<b>II</b>	Planfeststellung nach § 18 AEG	Seiten	25 - 31
<b>III</b>	Befreiung nach § 67 BNatSchG	Seite	31
<b>IV</b>	Wasserrechtliche Genehmigung nach § 36 WHG iVm § 20 BremWG	Seite	32
<b>V</b>	Umweltauswirkungen	Seiten	32 - 33
<b>VI</b>	Gebührenfestsetzung	Seite	33
	<b>Begründung</b>	Seiten	34 - 384
<b>Zu I</b>	1 Allgemeines	Seiten	35 - 48
	1.1 Beschreibung des Vorhabens		35 - 37
	1.2 Variantenprüfung / Chronik der Planung		37 - 40
	1.3 Grunderwerb, Inanspruchnahme von Privateigentum		40 - 41
	1.4 Planrechtfertigung		41 - 42
	1.5 Finanzierung		43
	1.6 Immissionsschutz		43 - 45
	1.7 Erschütterungen		45 - 46
	1.8 Elektrische und magnetische Felder		46
	1.9 Gesetzliche Grundlagen		46 - 48
	2 Anhörung und Erörterung		48 - 52
	2.1 Anhörung der Öffentlichkeit		48
	2.2 Anhörung der TöB		49 - 51
	2.3 Private Einwendungen		51 - 52
	2.4 Abschluss der Anhörung und Erörterung		52

3	Abwägung der erhobenen Einwendungen	53 – 363
3.1	Abwägung der TöB-Stellungen	53 - 55
3.1.1	Gesundheitsamt	53 - 54
3.1.2	Ortsamt / Beirat Huchting	54 - 55
3.2	Abwägung der Einwendungen Privater, allgemein	55 - 118
	Vorbemerkung – allgemeine Einwendungen	56 - 57
3.2.1	Fachplanungsrecht, Zuständigkeit und Abschnittsbildung	57 - 58
3.2.2	Planrechtfertigung	58 - 60
3.2.3	Finanzierung	60
3.2.4	Forderung nach einer neuen Standardisierten Bewertung	61 - 62
3.2.5	Forderung nach Beibehaltung des Busingverkehrs	62 - 65
3.2.6	Bedenken hinsichtlich der prognostizierten Fahrgastzahlen	65
3.2.7	Trassenwahl und Trassenalternativen	65 - 69
	BTE – Kirchhuchtinger Landstraße	66 - 69
3.2.8	Verkehrsanlagen / Verkehrsführung	69 - 81
	Führung am Roland-Center	69 - 70
	Wendeschleife an der Brüsseler Straße / P&R-Plätze	70 - 72
	Gleisanlage in der Heinrich-Plett-Allee	72 - 74
	Radwegführung auf der Heinrich-Plett-Allee	74 - 75
	Radverkehrsführung Willakedamm	76
	Planungsraum Willakedamm	76 - 77
	Wegeverbindung Neuer Damm - Heinrich-Plett-Allee	77
	Bahnsteig Auf den Kahlken	77 - 78
	Erreichbarkeit der Grundstücke an der Kirchhuchtinger Landstr.	79 - 81
3.2.9	Straßen- und Schienenverkehrslärm	81 - 95
	Allgemeines	81 - 86
	Schienenbonus	85
3.2.9.1	Einwendungen zum Lärmschutz hinsichtl. einzelner Bereiche	86 - 95
	Wohnbebauung aus dem Bereich der Bredaer Straße	87 - 89
	Technische Sicherung BTE-Trasse	89 - 90
	Höhe der Lärmschutzwände entlang der BTE-Trasse	90 - 92
	Störungen durch nächtlich verkehrende Güterzüge	92 - 93
	Lärmbelastungen während der Bauzeit	93 - 95
3.2.10	Erschütterungen	
	Erschütterungen und Gebäudeschäden aus Bau und Betrieb	95 - 96
3.2.11	Elektrische Felder „Elektrosmog“	97 - 98
3.2.12	Befürchtungen hinsichtlich Altlasten (u.a. Teer, Glyphosat)	98 - 101
3.2.13	Eingriffe in Flora und Fauna	101 - 106
	Bäume	101 - 103
	Bäume auf Privatgrund	102
	Tiere	103 - 105
3.2.14	Wertverluste, Entschädigungen	106 - 107
3.2.15	Erforderlichkeit des notwendigen Grunderwerbs	107 - 118
	Dauerhaft zu beschränkende Flächen für Lärmschutzwand	117 - 118
3.2.16	Funktionsfähigkeit von Entwässerungsgräben	118 - 119
	Entwässerung	118
	Oberflächenentwässerung an der BTE-Trasse	118 - 119
	Vernässung entlang der BTE-Trasse	119
3.2.17	Privatsphäre, Sichtschutz, öffentliche Beleuchtung	119 - 120
3.3	Einzelne Einwendungen	Seiten 120 - 363

<b>Zu IV</b>	Umweltauswirkungen	Seiten	363 - 381
	1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit		364 - 365
	2 Darstellung des Vorhabens		365 - 366
	Bewertung nach § 12 UVPG	Seiten	366 - 380
	Artenschutzrechtliche Prüfung	Seiten	380 - 381
	<b>Gesamtabwägung</b>	Seiten	381 - 384
	<b>Rechtsbehelfsbelehrung</b>	Seiten	384 - 385

Der Senator für Bau, Umwelt und Verkehr  
Contrescarpe 72, 28195 Bremen

Stadtgemeinde Bremen / Amt für Straßen und Verkehr  
Sondervermögen Infrastruktur  
-Bau und Vermietung von Nahverkehrsanlagen-  
Betrieb gewerblicher Art  
Herdentorsteinweg 49/50  
28195 Bremen

Auskunft erteilt  
Frau Kriesten-Witt

Dienstgebäude:  
Contrescarpe 73

Zimmer CC 4.18

T 0421 361 - 23 47

F 0421 496 - 23 47

E-Mail

Annette.Kriesten@bau.bremen.de

Datum und Zeichen  
Ihres Schreibens

Mein Zeichen

(bitte bei Antwort angeben)

51-9 / Linie 1+8

Bremen, 1. Juni 2016

## **Anbindung Süd - Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 bis Mittelshuchting einschließlich Linie 8 bis Landesgrenze**

Aufgrund des Antrages des Antragstellers Stadtgemeinde Bremen, vertreten durch das Amt für Straßen und Verkehr und dem ihm zugeordneten Betrieb gewerblicher Art (BgA) - Bau und Vermietung von Nahverkehrsanlagen- in Bewirtschaftung des "Sondervermögen Infrastruktur der Stadtgemeinde Bremen", Herdentorsteinweg 49/50, 28195 Bremen, vom 09. Mai 2014 ergeht gemäß §§ 28 ff des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl.I S. 1690), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 14 des Gesetzes vom 17.02.2016 (BGBl.I S. 203), folgender

## **Planfeststellungsbeschluss:**

### **I.**

#### **1. Feststellung des Planes**

##### **1.1 Festgestellter Plan**

Der Plan für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 bis Mittelshuchting einschließlich der Linie 8 bis Landesgrenze wird mit den Planunterlagen nach Ziffer 1.2 und mit den Nebenbestimmungen nach Ziffer 2 festgestellt.

Der Beschluss ergeht mit Widerrufsvorbehalt unter folgender Bedingung:

Die Rechtsbeständigkeit dieses Beschlusses soll nur eintreten, wenn der entsprechende Beschluss für den niedersächsischen Teil dieses Straßenbahnprojektes rechtsbeständig ist, da eine sinnvolle Durchführung dieser Maßnahme andernfalls nicht möglich wäre. Sollte der Beschluss für den niedersächsischen Teil des geplanten Straßenbahnbaues endgültig nicht rechtsbeständig werden, wird dieser Beschluss für den bremischen Teil mithin widerrufen werden.

Der Plan für die Verlängerung der 1 bis Mittelshuchting einschließlich der Linie 8 bis Landesgrenze beinhaltet hinsichtlich der Bahnanlage der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn GmbH (BTE) im Rahmen der Konzentrationswirkung entsprechend § 78 BremVwVfG die folgende eisenbahnrechtliche Genehmigung:

Planfeststellung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

Der Plan für die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 beinhaltet im Rahmen der Konzentrationswirkung folgende weiteren behördlichen Entscheidungen:

Befreiung nach § 67 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) von den Vorschriften der Verordnung zum Schutze des Baumbestandes im Lande Bremen (Baumschutzverordnung) vom 5. Dezember 2002 (Brem.GBl. S. 647, ber. 2009 S. 298), zuletzt geändert durch Art. 1 Abs. 9 Gesetz zur Änderung von bau- und enteignungsrechtlichen Vorschriften sowie der BaumschutzVO vom 27. 5. 2014 (Brem.GBl. S. 263)

Wasserrechtliche Genehmigung nach § 36 WHG in Verbindung mit § 20 BremWVG für die Verlängerung des Bauwerkes (BW) 509, Nachtrag N2 zur wasserrechtlichen Genehmigung 6/1963

## 1.2 Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

### Ordner 1

Anlage 1	Erläuterungsbericht <i>mit Blaeuintragungen</i>	Seiten 1 – 79
Anlage 1a	Allgemeinverständliche Zusammenfassung der Umweltauswirkungen <i>mit Blaeuintragungen</i>	Seiten 1 - 30

Anlage 2	Übersichtskarte	M: 1:20.000	
Anlage 3	Übersichtslageplan	M: 1: 3.333	
Anlage 4	Lagepläne <i>mit Blaeintragungen</i>	M: 1:500	Blatt 1 - 11
Anlage 5	Querschnitte <i>mit Blaeintragungen</i>	M: 1:100	Blatt 1 - 18
Anlage 6	Übersichtslageplan Bahnübergänge	M: 1:2.500	
Anlage 7	Lagepläne BTE-Trasse (EBO-konform) <i>mit Blaeintragungen</i>	M: 1:500	Blatt 1 - 5
Anlage 8	Querprofile BTE-Trasse <i>mit Blaeintragungen</i>	M: 1:100	Blatt 1 - 3
Anlage 9	Höhenplan BTE-Trasse	M: 1:1.000/100	Blatt 1 - 3
Anlage 10	Detailpläne Haltestellen BTE-Trasse <i>mit Blaeintragungen</i>	M: 1:200	Blatt 1 - 2
Anlage 11	Detailpläne Bahnübergänge BTE-Trasse <i>mit Blaeintragungen</i>	M: 1:200/250	Blatt 1 - 4
Anlage 12	Detailpläne Bahnübergänge BTE-Trasse (EBO-konform) <i>mit Blaeintragungen</i>	M: 1:200/250	Blatt 1 - 4
Anlage 13	Systemskizze Streckensignalisierung ( <i>nachrichtlich</i> )		
Anlage 14	Grunderwerbslagepläne <i>mit Blaeintragungen</i>	M: 1:500/1.000	Blatt 1 - 12
Anlage 15	Grunderwerbsverzeichnis <i>mit Blaeintragungen</i>		Seiten 1 - 13
Anlage 16	Bauwerksverzeichnis		Seiten 1 - 12

## Ordner 2

Anlage 17	Schalltechnisches Gutachten <i>mit Blaeintragungen</i>		
Anlage 17 a	Teilabschnitt Linie 1		Seiten 1 - 54
Anlage 17 b	Teilabschnitt Linie 8		Seiten 1 - 26
Anlage 18	Erschütterungstechnisches Gutachten		
Anlage 18 a	Teilabschnitt Linie 1		Seiten 1 - 37
Anlage 18 b	Teilabschnitt Linie 8		Seiten 1 - 28

## Ordner 3

Anlage 19	Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) <i>mit Blaeintragungen</i>		
Anlage 20	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag		Seite 1 - 19
Anlage 20a	Fachbeiträge Artenschutz		
Anlage 21	Naturschutzrechtliche Stellungnahme		
Anlage 22	Lagepläne mit Leitungsbestand ( <i>nachrichtlich</i> )	M: 1:500	Blatt 1 - 11
Anlage 23	Systemskizzen Blindenleitsystem ( <i>nachrichtlich</i> )	M: 1:250	Blatt 1 - 2
Anlage 24	Spurführungstechnische Untersuchung BTE-Trasse ( <i>nachrichtlich</i> )		

## Ordner 4

Anlage 25	Prüfung von Alternativen für die Endwendeschleife ( <i>nachrichtlich</i> )		
Anlage 26	Untersuchung zur alternativen Trassenführung auf der Heinrich-Plett-Allee zwischen Delfter Straße und B 75 ( <i>nachrichtlich</i> )		
Anlage 27	Varianteuntersuchung zur Linienfindung zwischen Kirchhuchtinger Landstraße und Heinrich-Plett-Allee ( <i>nachrichtlich</i> )		
Anlage 28	Betriebsuntersuchung von Varianten mit eingleisigen Streckenabschnitten ( <i>nachrichtlich</i> )		
Anlage 29	Varianteuntersuchung Brücke B 75 – BW 442 ( <i>nachrichtlich</i> )		
Anlage 30	Varianteuntersuchung Heinrich-Plett-Allee ( <i>nachrichtlich</i> )		

Anlage 31	Altlastengutachten – Abfallrechtliche Bewertung ( <i>nachrichtlich</i> )
Anlage 31a	Ergänzende Schadstoffuntersuchung des Gleisschotters BTE-Trasse
Anlage 32	Baugrundgutachten – Geotechnischer Bericht Nr. 1 und 2 ( <i>nachrichtlich</i> )

### 1.3 Änderungen des ausgelegten Planes

Die aufgrund privater Einwendungen, Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange oder als Ergebnis der Erörterung erfolgten Änderungen wurden in die Planunterlagen eingearbeitet und entsprechend dargestellt (Blauzeichnungen). Die geänderten Planunterlagen wurden nicht zur erneuten Anhörung der Öffentlichkeit ausgelegt, da durch die Planänderungen keine zusätzlichen oder andere erhebliche Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Bei den Planänderungen handelt es sich nicht um Änderungen im Sinne von § 73 Abs. 8 BremVwVfG, sondern um Verbesserungen bzw. Änderungen von unwesentlicher Bedeutung, die Identität des ursprünglich geplanten Vorhabens bleibt gewahrt. Rechte Dritter sind durch die Planänderungen nicht zusätzlich betroffen bzw. haben sie sich mit diesen Änderungen ausdrücklich einverstanden erklärt, eine erneute Beteiligung Dritter zu den Planänderungen war daher nicht notwendig. Diese Änderungen betrafen hauptsächlich:

#### 1. Notausgangstüren in der Lärmschutzwand an der BTE-Trasse

Im Rahmen der Abstimmung mit der Feuerwehr Bremen zum Rettungs- und Sicherheitskonzept an der BTE-Trasse wurde festgelegt, in die nordwestliche Lärmschutzwand zwischen Willakedamm und Auf den Kahlken drei Notausgangstüren im Abstand von ca. 150 m einzubauen (Bahn-km 2,1+41,0, 2,2+88,0, 2,4+31,0). Die weiteren Details werden im Zuge der Ausführungsplanung mit der Feuerwehr Bremen abgestimmt.

Diese Änderung hat zu Blauzeichnungen in den Anlagen 4.3 und 7.2 geführt.

#### 2. Änderung im Bereich Bahnsteig Auf den Kahlken

Zur Vermeidung von Angsträumen werden die an den Hinterkanten der Haltestellenflächen vorgesehenen Lärmschutzwände jeweils in Richtung der Grundstücksgrenzen verschoben. Die südliche Teilhaltestelle kann um ca. 1 m aufgeweitet werden, die nördliche um ca. 1,5 m. Insgesamt kommt es auf diese Weise zu einer deutlichen Aufweitung der Zugangssituation, die auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde geeignet ist, dem Entstehen von Angsträumen entgegenzuwirken.

Die für die Aufweitung der Zugänge bzw. die Verschiebung der Lärmschutzwände erforderlichen Flächen befinden sich alle im Eigentum der



Stadtgemeinde Bremen. Im Bereich des Zugangs zur südlichen Teilhaltestelle entfällt ein vorgesehener Fahrradbügel. Die verbleibende Anzahl (28) ist ausreichend.

Im Bereich der nördlichen Teilhaltestelle können zwei vorgesehene Baumstandorte nicht realisiert werden. Hierzu wird der erforderliche Ausgleich an anderer Stelle umgesetzt. Die diesbezüglichen Details sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 19) geregelt.

Aufgrund der Verschiebung der Lärmschutzwände mit entsprechender Anpassung der Länge erfolgte eine Aktualisierung des Schalltechnischen Gutachtens (Anlage 17), ohne dass sich daraus wesentliche Änderungen ergeben haben.

Diese Änderung hat zu Blauzeichnungen in den Anlagen 1 (S. 34), 1a, 4.4, 7.3, 8.2, 10.1, 11.2, 12.2, 14.4, 17 und 19 geführt.

### 3. Korrektur einer Adresse im Schalltechnischen Gutachten:

Den Objektnummern 110, 11, und 112 waren versehentlich die Adressen Kladdinger Straße 56, 58 und 60 zugeordnet worden. Richtig ist Neuer Damm 56 und 56 A zu Objektnummer 110, Neuer Damm 58 zu Objektnummer 111 und Neuer Damm 60 zu Objektnummer 112. Die Berechnung war korrekt zu den Objektnummern erfolgt, so dass sich hinsichtlich der errechneten Werte unterhalb der maßgebenden Immissionsgrenzwerte nichts geändert hat.

### 4. Wegfall von Parkplätzen in der Löwener Straße, Verringerung des Grunderwerbs

Im Rahmen der Überarbeitung und Planungsoptimierung wurden im Bereich der Löwener Straße zusätzliche Parkplätze gefordert. Die Anlage dieser Parkplätze wäre nur unter Inanspruchnahme von privaten Flächen möglich. Weil dieser Inanspruchnahme von Seiten einiger Eigentümer widersprochen wurde und diese 14 Parkplätze zwar wünschenswert, aber nicht zwingend erforderlich sind, musste die Planung geändert werden. Diese zusätzlichen Parkplätze entfallen.

Der verbleibende, erforderliche Grunderwerb konnte durch eine leichte Verschiebung des dort vorgesehenen Personal-WC weiter reduziert werden, statt 565 qm werden noch 334 qm des Flurstückes 99/21 benötigt.

Diese Änderung hat zu Blauzeichnungen in den Anlagen 1 (Seiten 40, 47, 48), 1a, 4.9, 14.9, 15 und 19 geführt.

5. Änderung der Trassierung im Willakedamm mit Änderung von Grunderwerbsbetroffenheiten und geringfügigen Änderungen der errechneten Beurteilungspegel

Der Eigentümer des Flurstückes 198/56 hat der Inanspruchnahme seines Eigentums für die Erstellung der Lärmschutzwand widersprochen. Um die vorgesehene Lärmschutzwand im Willakedamm auf öffentlichem Grund errichten zu können, wurde die Trassierung (Station 0+540 bis 0+780) geringfügig geändert. Die Straßenbahngleise wurden um bis zu 0,75 m nach Süden verschoben. Die geplanten Verkehrsanlagen rücken dadurch insgesamt etwas näher an das gegenüberliegende Grundstück der St.-Pius-Gemeinde heran, verbleiben aber im Wesentlichen auf öffentlichem Eigentum (Flurstück 188/7). Lediglich ca. 5 qm werden zusätzlich vom Gemeindeeigentum (Flurstück 185/7) benötigt, wobei hierüber bereits Einvernehmen hergestellt werden konnte. Aufgrund dieser Verschiebung erfolgte eine Aktualisierung des Schalltechnischen Gutachtens (Anlage 17). Dabei ergaben sich nur äußerst geringe Änderungen der Beurteilungspegel (bis zu 1 dB(A)), was allerdings in einem Fall zum Einhalten des Immissionsgrenzwertes führte. Am Gebäude Luneplate 43 werden nunmehr alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass kein passiver Lärmschutz mehr erforderlich ist. Ferner ergeben sich Änderungen im LBP, u.a. sind vier zusätzliche Baumverluste zu verzeichnen.

Diese Änderung hat zu Blaueträgungen in den Anlagen 1a, 4.2, 5.4 und 5.5, 14.2, 15, 17 und 19 geführt.

6. Geringfügige Änderung der Trassierung im Kreuzungsbereich Werner-Lampe-Straße/Alter Dorfweg

In der ursprünglichen Planung wurde das private Flurstück 110 im Eckbereich in Anspruch genommen, ohne dass diese Inanspruchnahme zwingend erforderlich wäre. Durch eine geringfügige Anpassung der Trassierung von Fahrbahn und Nebenanlagen konnte diese Inanspruchnahme vermieden werden. Diese Änderung hat zu Blaueträgungen in Anlage 1a, im Lageplan, Anlage 4.1, sowie im LBP (Anlage 19) geführt.

7. Geringfügige Änderung der Trassierung im Kreuzungsbereich Am Sodenmatt / Heinrich-Plett-Allee

In der ursprünglichen Planung wurde das private Flurstück 288/3 im Kurvenbereich in Anspruch genommen, ohne dass diese Inanspruchnahme zwingend erforderlich wäre. Durch eine geringfügige Anpassung der Trassierung von Fahrbahn und Nebenanlagen konnte diese Inanspruchnahme

vermieden werden. Diese Änderung hat zu einer Blau eintragung im Lageplan, Anlage 4.6 geführt.

8. Geringfügige Änderung in Grunderwerbsverzeichnis und –plan zu Flurstück 51/49

Der Grunderwerb am südlichen Grundstücksende des Grundstückes Vlissinger Straße 12/Ecke Delfter Straße in Höhe von ca. 1 qm wäre zur besseren und dynamischeren Abrundung des Eckbereichs des Gehweges wünschenswert, ist aber nicht zwingend notwendig. Von den Eigentümern wurden keine Einwände gegen den beabsichtigten Grunderwerb vorgetragen, gleichwohl ist ihnen gegenüber die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für diese kleine Fläche nicht gerechtfertigt. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird daher der entsprechende Bereich aus dem Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) und –plan (Anlage 14) gestrichen. Seitens des Vorhabenträgers wird die ursprüngliche Planung der Eckabrundung beibehalten, weil davon ausgegangen wird, dass ein freihändiger Ankauf der erforderlichen Fläche möglich ist.

9. Geringfügige Änderung in Grunderwerbsverzeichnis und -plan zu Flurst. 100/13

Der Grunderwerb zur Herstellung von sechs Bike&Ride-Fahrradbügeln (ca. 20 qm) wäre zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrsangebotes und der Erweiterung des Einzugsgebietes der angrenzenden Bushaltestelle wünschenswert, ist aber nicht zwingend notwendig. Von den Eigentümern wurden keine Einwände gegen den beabsichtigten Grunderwerb vorgetragen, gleichwohl ist ihnen gegenüber die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für diese kleinen Flächen nicht gerechtfertigt. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird daher der entsprechende Bereich aus dem Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) und –plan (Anlage 14) gestrichen. Seitens des Vorhabenträgers wird die ursprüngliche Planung der Herstellung der Fahrradbügel beibehalten, weil davon ausgegangen wird, dass ein freihändiger Ankauf der erforderlichen Flächen möglich ist.

10. Geringfügige Änderung in Grunderwerbsverzeichnis und -plan zu Flurst. 211

Für die Wesernetz Bremen GmbH ist ein neues geeignetes Grundstück für die Verlegung des Anodenfeldes bereitzustellen, da das bisherige Anodenfeld die aktive Korrosionsschutzfunktion aufgrund der Überbauung durch Straßenbahngleise nicht mehr wahrnehmen kann. Nach Abschluss des Anhörungsverfahrens konnte über eine geeignete städtische Fläche Einvernehmen erzielt werden. Diese Fläche befindet sich in der Unterhaltung von

UBB (Umweltbetrieb Bremen), das sich im Einvernehmen mit der Naturschutzbehörde bei Einhaltung der übersandten Bedingungen, Auflagen und Hinweisen mit der Inanspruchnahme einverstanden erklärt hat. Von Seiten des Vorhabenträgers wurde die Einhaltung dieser Vorgaben sowie die Einräumung einer Dienstbarkeit zugunsten der Wesernetz Bremen GmbH verbindlich zugesagt.

Diese Fläche wurde daher als Blaeintragung in den Grunderwerbsplan (Anlage14) und in das Grunderwerbsverzeichnis unter der neuen laufenden Nummer 1.17 als dauernd zu beschränkende Fläche in einer Größe von 840 qm nachgetragen.

11. Richtigstellung des Flächenbedarfs im Bereich der Haltestelle Dovemoorstraße / Ergänzung des Querprofils G

Auf dem Flurstück 201 wurde die für die Herstellung der geplanten Gleisanlagen im Bereich der Haltestelle Dovemoorstraße erforderliche, vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche zu groß dargestellt. Die benötigte Fläche beträgt statt 288 qm lediglich ca. 57 qm. Weiterhin wurde im Querprofil G die für die Entwässerung der westlichen Teilhaltestelle erforderliche Entwässerungsrinne nachgetragen.

Diese Änderungen haben zu Blaeintragungen in den Anlagen 1a, 4.11, 8.3, 14.11, 15 und 19 geführt.

12. Richtigstellung der Beurteilung des erforderlichen Grunderwerbs für die Mittellage der Straßenbahn in der Heinrich-Plett-Allee

Im Erläuterungsbericht (Anlage 1, Seite 16) wurde die Aussage korrigiert, dass der notwendige Grunderwerb bei der Mittellage der Straßenbahn in der Heinrich-Plett-Allee etwas höher sei als bei der Seitenlage. Diese Aussage bezog sich lediglich auf den Abschnitt zwischen der Delfter Straße und der Brücke über die B 75. Tatsächlich ist der notwendige Grunderwerb insgesamt etwas geringer.

13. Zufahrt zur Wohnanlage Heinrich-Plett-Allee 80-82/ Feuerwehruzufahrt

Es bleibt bei der Verlegung der Grundstückszufahrt an die südliche Grundstücksseite. Dabei wird die neue Lage der Überfahrt so festgelegt, dass die an der südöstlichen Grundstücksecke vorhandenen privaten Stellplätze direkt angefahren werden können. Für Löschfahrzeuge der Feuerwehr wird an der nördlichen Grundstücksgrenze eine separate Feuerwehruzufahrt eingerichtet.

Diese Änderung hat zu einer Blaueintragung im Lageplan, Anlage 4.5, sowie zu einer ergänzenden Beschriftung in Anlage 14.5 geführt.

#### 14. Wegfall von Teilen des Grünstreifens an der BTE-Trasse (Bahn-km 2,3+65 bis 2,5+65) / Änderungen im Grunderwerbsverzeichnis

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erfüllt eine wichtige Verbindungsfunktion im Stadtteil und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen, um eine durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten. Zur Verbesserung des Stadtbildes und Verschönerung des Wohnumfeldes sollte dieser Weg durchgängig von einem Grünstreifen flankiert werden. Durch eine geeignete Bepflanzung hätte dieser Grünstreifen gleichzeitig als Kompensationsmaßnahme dienen sollen. Für Weg und Grünstreifen sind Teile privater Flurstücke erforderlich. Bezüglich der Flurstücke 5/7 und 4/30 haben die Eigentümergemeinschaften der Grundstücksinanspruchnahme widersprochen, so dass der für die Verwirklichung der Maßnahme nicht zwingend erforderliche Grünstreifen entfällt. Der erforderliche Grunderwerb verringert sich entsprechend von 1.051 qm auf 563 qm auf dem Flurstück 5/7 bzw. von 908 qm auf 454 qm auf Flurstück 4/30. Die Kompensationsmaßnahmen werden an anderer Stelle umgesetzt. Die diesbezüglichen Details sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 19) geregelt.

Von den weiteren Anliegern wurden keine Einwände gegen den beabsichtigten Grunderwerb vorgetragen, gleichwohl ist auch ihnen gegenüber die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für den Grünstreifen nicht gerechtfertigt. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird daher der entsprechende Bereich (14 qm des Flurstückes 4/33, 285 qm des Flurstückes 4/32 sowie 347 qm des Flurstückes 4/31) aus dem Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) und –plan (Anlage 14) gestrichen. Seitens des Vorhabenträgers wird die ursprüngliche Planung des Grünstreifens beibehalten, weil davon ausgegangen wird, dass von diesen Anwohnern der positive Aspekt der Begrünung als Wohnumfeldverbesserung im Vordergrund steht und ein freihändiger Ankauf der erforderlichen Flächen möglich ist. Der Vorhabenträger wurde darauf hingewiesen, dass die dort festgesetzten Kompensationsmaßnahmen an anderer Stelle nachzuweisen sind, falls ein freihändiger Ankauf nicht gelingt. Für diese Änderung ist rechtzeitig ein entsprechender Änderungsantrag bei der Planfeststellungsbehörde zu stellen. Es käme ggf. die Feststellung einer Änderung von unwesentlicher Bedeutung in Betracht.

Diese Änderung hat zu Blauzeichnungen in den Anlagen 1 (S. 34), 1a, 4.3 und 4.4, 7.2 und 7.3, 8.1, 14.3 und 14.4, 15 und 19 geführt.

**15. Brücke über die B 75 ist nicht mehr Bestandteil des Verfahrens. Baurecht wurde bereits über eine Plangenehmigung geschaffen**

Eine Überprüfung der Brücke über die B 75 (BW 442) auf der Grundlage neuer Bundesrichtlinien (die Brücke befindet sich in der Unterhaltungslast des Bundes) hatte die Notwendigkeit eines Ersatzbaus ergeben. Bezüglich Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit wurde festgestellt, dass die Brückenkonstruktion abgängig ist. Das vorhandene alte Bauwerk wird komplett abgerissen, und an gleicher Stelle wird eine neue Brücke errichtet.

Der Ersatzbau war zeitnah und unabhängig von einer Straßenbahnverlängerung erforderlich. Aus diesem Grund wurde das Baurecht durch eine Plangenehmigung nach § 17 b FStrG (Bundesfernstraßengesetz) iVm § 74 (6) BremVwVfG vom 5. Juni 2015 sowie durch eine wasserrechtliche Genehmigung zur Verlängerung des Durchlasses BW 506 gemäß § 20 BremWG (Bremisches Wassergesetz) vom 18. September 2015 geschaffen. Der Bau hat im Januar 2016 begonnen.

Mit der Plangenehmigung erfolgten sowohl die Bilanzierung als auch die Festlegung der erforderlichen Kompensationsmaßnahmen für den Eingriff in Natur und Landschaft durch die Verbreiterung des Brückenbauwerks. Die Berücksichtigung und Darstellung dieser Eingriffe und der Kompensationsmaßnahmen werden daher aus dem Genehmigungsverfahren für die Straßenbahnverlängerung der Linie 1 herausgelöst. Diese Änderungen sind in den Anlagen 1a, 5.11, im Lageplan (Anlage 4.7) und im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, Anlage 19) als Blauzeichnungen dargestellt.

## **2. Nebenbestimmungen**

Der Beschluss ergeht unter folgenden Nebenbestimmungen:

### **Allgemein**

Die von den Trägern öffentlicher Belange im Rahmen der Anhörung erhobenen Forderungen und Anregungen sind auf der Grundlage der hierzu abgegebenen Stellungnahme des Antragstellers bei der Bauausführung zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang abgegebene Zusagen sind zu erfüllen.

Weiterhin hat der Antragsteller im Rahmen des Anhörungsverfahrens aufgrund von Forderungen und Anregungen Privater verbindliche Zusagen gemacht, die dementsprechend zu beachten und zu erfüllen sind.

#### **Einzelzusage aus dem Erörterungstermin**

Für das Grundstück Kirchhuchtinger Landstraße 99, 101 (Einwendung 115) wurde die Erstellung eines Verkehrswertgutachtens unter Berücksichtigung der Planung noch vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zugesichert. Zwischenzeitlich hat sich die Eigentümerin jedoch gegen einen Verkauf ihres Eigentums entschieden. Nach den vorliegenden Informationen hat sie deutlich gemacht, dass sie es derzeit auch ablehnt, dass ein Verkehrswertgutachten für ihr Grundstück erstellt wird. Die vgl. Zusage aus dem Erörterungstermin hat sich mithin erledigt.

#### **Zusagen aus dem Erörterungstermin für mehrere Betroffene**

Den Anwohnerinnen und Anwohnern in der Henstedter Straße wurde im Erörterungstermin eine Beteiligung zugesichert, soweit es dort zum Verlust von Bäumen kommt, die durch Ersatzpflanzungen vor Ort kompensiert werden.

Ebenfalls für den Bereich der Henstedter Straße hat der Vorhabenträger zur Absicherung der Bahntrasse die Bereitschaft zur Einzäunung der Gleisanlagen in dem Umfang erklärt, wie sich diese Einzäunung aktuell darstellt (gleichwertiger Ersatz). Hiervon kann abgewichen werden, falls dieses aus sicherheitstechnischen Gründen erforderlich ist.

Der Vorhabenträger hat zugesichert, dass der gemeinsame Entwässerungsgraben zwischen der BTE-Trasse und den anliegenden Grundstücken seine Entwässerungsfunktion für die Privatgrundstücke über seinen hälftig verbleibenden Teil beibehalte, ggf. entsprechend wieder hergerichtet werde.

Für das Grundstück Heinrich-Plett-Allee 80/82 sichert der Vorhabenträger die Kostentragung für die Planung und Ausführung der notwendigen Änderungen bei der Zufahrt und den Folgemaßnahmen auf dem Grundstück zu. Auf einem Ortstermin mit dem Verwalter und Vertretern der Eigentümer sollen die Realisierungsmöglichkeiten geklärt werden. *(Dieser Termin hat zwischenzeitlich stattgefunden, hinsichtlich der Ergebnisse siehe zu den o.a. Änderungen Nr. 13 und Auflagen der Feuerwehr.)*

#### **Informationspflichten**

Über den Beginn der Baumaßnahme sind die Feuerwehr, die Polizei, die BSAG, die BTE, die Naturschutzbehörde, der Landesarchäologe, die betroffenen Leitungsträger,

Umweltbetrieb Bremen, der Kampfmittelräumdienst, die Baustellenkoordination im Referat 51 des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr, das Gewerbeaufsichtsamt sowie die Straßenerhaltungsabteilung des Amtes für Straßen und Verkehr frühzeitig zu unterrichten.

Außerdem ist, wie zugesagt, die Öffentlichkeit rechtzeitig vor Baubeginn sowie laufend während der Baumaßnahmen über die Verkehrsführung und die Abwicklung der Baumaßnahme mit allen absehbaren Beeinträchtigungen für die Anwohner zu informieren. Die direkt betroffenen Anwohner sind mittels Postwurfsendungen frühzeitig über die voraussichtliche Art und Dauer der Belastung durch die Baustelle zu informieren.

### **Zufahrten**

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

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

Die Löschwasserversorgung in dem Bereich ist ständig aufrecht zu erhalten.

### **Leitungen**

Bezüglich der erforderlichen Leitungsverlegungen sind rechtzeitig Gespräche mit den betroffenen Leitungsträgern zu führen. Es sind im Rahmen der Ausführungsplanung die erforderlichen Schutzmaßnahmen für vorhandene Leitungen, die Vorlaufzeiten für Umverlegungen von Leitungen sowie die jeweils erforderliche Zugänglichkeit der Anlagen zu berücksichtigen.

Wie zugesagt ist die **Telekom Deutschland GmbH** auch hinsichtlich der Werbeträger im Rahmen der Leitungsträgerkoordination zu beteiligen.

Entsprechend der Forderung des **Umweltbetriebes Bremen** ist die Anfahrbarkeit der Schachtanlagen für die Kanalreinigung und Inspektion während der Bauzeit zu gewährleisten.

Die im Vorhabenbereich gelegene DN 600 mm Trinkwasserleitung des **OOWV** ist durch geeignete Maßnahmen ausreichend gegen Beschädigungen und Korrosion zu schützen. Die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz und zur Unterhaltung der Versorgungsanlagen sind im Rahmen der Leitungsträgerkoordination weiter zu konkretisieren und zu berücksichtigen.



Neben den üblichen Sicherungsmaßnahmen für das vorhandene Leitungsnetz der **Wesernetz Bremen GmbH** ist ein neues geeignetes Grundstück für die Verlegung des Anodenfeldes bereitzustellen, da das bisherige Anodenfeld die aktive Korrosionsschutzfunktion aufgrund der Überbauung durch Straßenbahngleise nicht mehr wahrnehmen kann. Nach Abschluss des Anhörungsverfahrens konnte über eine geeignete städtische Fläche Einvernehmen erzielt werden. Diese Fläche befindet sich in der Unterhaltung von UBB (Umweltbetrieb Bremen), das sich im Einvernehmen mit der Naturschutzbehörde bei Einhaltung der übersandten Bedingungen, Auflagen und Hinweisen mit der Inanspruchnahme einverstanden erklärt hat. Von Seiten des Vorhabenträgers wurde die Einhaltung dieser Vorgaben sowie die Einräumung einer Dienstbarkeit zugunsten der Wesernetz Bremen GmbH verbindlich zugesagt. Entsprechend ist zu verfahren.

Für die Erdgashochdruckleitung der **Open Grid Europe GmbH** ist ein Schutzstreifen vorzusehen, der von jeglicher Bebauung und tiefwurzelndem Pflanzenbewuchs freizuhalten ist. Wie zugesagt ist die Open Grid Europe GmbH im Rahmen der Leitungsträgerkoordination zu beteiligen.

Neben den üblichen Sicherungsmaßnahmen für das vorhandene Leitungsnetz sind die **Deutsche Telekom Technik GmbH**, die **EWE Netz GmbH** sowie die **Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH** wie zugesagt im Rahmen der Leitungsträgerkoordination zu beteiligen.

### **Schäden**

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

### **Beweissicherung**

Soweit im Einwirkungsbereich Gebäude betroffen sind, ist ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen. Der Vorhabenträger hat sich im Rahmen des Anhörungsverfahrens verpflichtet, für die Gebäude in einem Korridor von 50 m Abstand beidseits der Trasse ein Beweissicherungsverfahren für mögliche Schäden aufgrund der Bautätigkeiten durchzuführen. Der Vorhabenträger hat mithin dafür Sorge

zu tragen, dass die betroffenen Gebäude zunächst vor Aufnahme und dann nach Abschluss der Baumaßnahme auf Kosten des Vorhabenträgers durch einen amtlich bestellten und vereidigten Gutachter begutachtet werden.

#### **2.1 Auflagen aufgrund der Stellungnahme des Landesbehindertenbeauftragten**

Eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit ist zu gewährleisten. Der Vorhabenträger hat dafür Sorge zu tragen, dass sowohl im Bereich der BSAG als auch der BTE den Forderungen des Landesbehindertenbeauftragten weitest möglich entsprochen wird. Der Landesbehindertenbeauftragte ist bei der Ausführungsplanung zu beteiligen. Dabei sind die Details der barrierefreien Gestaltung der Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 zu erörtern und möglichst im Einvernehmen festzulegen.

#### **2.2 Auflage aufgrund der Stellungnahme des Landesarchäologen**

Im Bereich Werner-Lampe-Straße und Willakedamm müssen sämtliche Erdarbeiten, die in den ungestörten und natürlich anstehenden Boden hineinreichen, durch die Landesarchäologie beobachtet werden. Sollten dabei tatsächlich archäologische Bodenfundstellen festgestellt werden, ist dem Landesarchäologen die Möglichkeit einzuräumen, diese zu untersuchen und zu dokumentieren, um eine Zerstörung von Kulturgut zu vermeiden.

#### **2.3 Auflage der Polizei Bremen, Kampfmittelräumdienst**

Im Planbereich ist mit Kampfmitteln zu rechnen.

Vor Aufnahme der Arbeiten bzw. der planmäßigen Nutzung ist in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen eine Beseitigung der Kampfmittel sicherzustellen. Geplante Maststandorte sind im Vorwege durch eine Kampfmittelräumfirma vorbohren zu lassen.

#### **2.4 Auflage der Feuerwehr Bremen**

Mit der Feuerwehr ist zur Wahrung der Sicherheitsbelange für den Rettungsdienst einvernehmlich ein „Konzept für die Rettungs- und Hilfemöglichkeiten auf Schienentrassen, die nicht vom öffentlichen Verkehrsraum erreichbar sind“ zu erarbeiten. Der Vorhabenträger hat dafür Sorge zu tragen, dass sowohl im Bereich der BSAG als auch der BTE den Forderungen der Feuerwehr weitest möglich entsprochen wird. Im Rahmen der Abstimmung mit der Feuerwehr Bremen zum Rettungs- und Sicherheitskonzept an der BTE-Trasse wurde im Nachgang zum Anhörungsverfahren festgelegt, in die nordwestliche Lärmschutzwand zwischen Willakedamm und Auf den Kahlken drei Notausgangstüren im Abstand von ca. 150 m einzubauen (Bahn-km 2,1+41,0, 2,2+88,0, 2,4+31,0). Die Feuerwehr ist bei

der Ausführungsplanung zu beteiligen. Dabei sind die Details der Erreichbarkeit wie auch die Gestaltung und Beschilderung der Notausgangstüren in den Lärmschutzwänden zu erörtern und möglichst im Einvernehmen festzulegen.

Folgende Auflagen der Feuerwehr für die Herstellung einer Feuerwehrezufahrt an der nördlichen Grundstücksgrenze zur Wohnanlage Heinrich-Plett-Allee 80-82 sind im Zuge der Ausführungsplanung zu berücksichtigen:

- Zufahrtsbreite i.d.R. mind. 3 m, aufgrund der Schleppkurvengeometrie (Zufahrt von Norden aus) mind. 5 m
- Befestigung der Überfahrt für eine Belastung von mind. 16 t
- Absenkung des Bordes am Fahrbahnrand
- Absperren der Zufahrt mit Pollern
- Beschilderung der Zufahrt mit „Feuerwehrezufahrt, Stadtgemeinde Bremen“

## **2.5 Auflagen der Technischen Stadtbahnaufsicht**

**2.5.1** Zu den unter Ziffer 1.2 aufgeführten Planunterlagen sind der Technischen Aufsichtsbehörde und der Eisenbahnaufsichtsbehörde die gemäß BOStrab und EBO erforderlichen Ausführungspläne, Beschreibungen und Sicherheitsnachweise rechtzeitig vor Baubeginn vorzulegen. Die Vorschriften des § 60 BOStrab sind zu beachten. Sonstige, von der Technischen Aufsichtsbehörde oder der Eisenbahnaufsichtsbehörde zusätzlich angeforderte Unterlagen sind unverzüglich vorzulegen.

**2.5.2** Der bei der Antragstellerin verantwortliche Leiter für den Bau der Straßenbahn-Betriebsanlagen im Sinne des § 7 Abs. 6 BOStrab ist der Technischen Aufsichtsbehörde vor Baubeginn zu benennen. Der Baubeginn ist anzuzeigen.

**2.5.3** Die Aufsicht über den Bau der Straßenbahn-Betriebsanlagen gemäß § 61 BOStrab wird auf den Betriebsleiter der BSAG als sachkundige Person im Sinne des § 5 (2) BOStrab übertragen. Die Durchführung von Kontrollen und Sonderprüfungen bleibt vorbehalten.

## **2.6 Auflage der LEA als eisenbahntechnische Aufsicht über die BTE**

Siehe unter „II. Planfeststellung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)“

## **2.7 Auflagen zu Schall, Erschütterungen und Feinstaubemissionen**

**2.7.1** Soweit bei den im **Schalltechnischen Gutachten** (Anlage 17 des Ordners 2 der Planunterlagen) genannten und in der Spalte „Anspruch passiv“ mit „ja“ bzw. „T“ für „ja am Tag“/ „N“ für „ja in der Nacht“ gekennzeichneten Immissionsorten „dem Grunde nach“ ein Anspruch auf Lärmschutz festgestellt wurde, ist einzelfallbezogen die

Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude (passive Lärmschutzmaßnahmen) oder die Gewährung einer Entschädigung wegen Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches bzw. der Freiflächen zu prüfen.

Die Abwicklung der ggf. erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster; schallgedämmte Lüftungseinrichtungen für Schlafräume) hat auf der Grundlage der 24. BImSchV. zu erfolgen.

### **2.7.2 Erschütterungen**

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

Während der erschütterungsintensiven Baumaßnahmen sind Schwingungsmessungen durchzuführen.

Gemäß des **Erschütterungstechnischen Gutachtens** zur Linie 1 (Anlage 18a) ist nicht auszuschließen, dass die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 (Erschütterungen im Bauwesen: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden), am Messort L1\_9 (Gebäude Bredaer Straße 68) überschritten werden können. Dies gilt nach dem Ergebnis der Anhörung ebenso für das Gebäude Am Haßkamp 31A. Nach Inbetriebnahme der Straßenbahn sind daher an diesem Messort L1\_9 (Gebäude Bredaer Straße 68) sowie im Gebäude Am Haßkamp 31A Erschütterungsmessungen (Nachmessungen) vorzunehmen, um die tatsächliche Betroffenheit zu überprüfen. Sollte sich eine wesentliche Überschreitung der Anhaltswerte nach der DIN 4150, Teil 2, ergeben, sind entsprechend der Höhe der Immissionen und je nach Grad der Betroffenheit des bzw. der Gebäude schwingungsmindernde Maßnahmen (z.B. Versteifung der Decken) an dem Gebäude zu ergreifen bzw. die Wertminderung zu entschädigen. Gesetzliche Grundlage für eventuelle Schutzansprüche ist dabei § 74 Absatz 2 BremVwVfG, nach dem der Vorhabenträger entsprechende Vorkehrungen zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen des Vorhabens vorzusehen hat.

**2.7.3 Zur Vermeidung von Feinstaubemissionen** sind die Vorgaben des Senators für Umwelt, Bau, und Verkehr – ehemals Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa- (Richtlinie zur Konkretisierung immissionsschutzrechtlicher Betreiberpflichten zur Vermeidung und Verminderung von Staub-Emissionen durch Bautätigkeit, Anlage 6 zum Luftreinhalteplan, „Baustellenerlass“) zu berücksichtigen. Dabei sind insbesondere die Staubemissionen der Baustellen 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 Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) sowie der 32. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Geräte und Baumaschinenlärmschutzverordnung) sind einzuhalten. Die Immissionsgrenzwerte der 39. 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 Staub absaugenden 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 nur mit Abdeckung zulässig.

Die Einzelheiten und Inhalte zu den vorgenannten Regelungen sind vor Baubeginn einvernehmlich mit dem Gewerbeaufsichtsamt und der Immissionsschutzbehörde abzustimmen. Weitere Auflagen zur Bauausführung durch die vorstehend genannten Behörden bleiben vorbehalten.

Die Vorgaben gemäß Senatsbeschluss vom August 2006 (Baustellenerlass) sowie gemäß Beschluss der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie vom 5. Februar 2015 (Abgasvorschriften für Baumaschinen) sind den Ausschreibungsunterlagen für die Baumaßnahme als Anlage zur Leistungsbeschreibung beizufügen. Mit Abgabe des Angebotes haben sich die Baufirmen zu verpflichten, die im Land Bremen geltenden Richtlinien zu beachten, falls sie den Auftrag erhalten. Der Auftraggeber hat darauf hinzuwirken, dass der Auftragnehmer vor Aufnahme entsprechender Tätigkeiten alle nach dem Stand der Technik möglichen Maßnahmen ergreift, um die Staubentwicklung auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

**2.7.4** Es ist im Rahmen der Ausführungsplanung ein **Baustellenkonzept** zu erstellen. Entsprechend der Zusage aus dem Erörterungstermin ist das Gesundheitsamt, Frau Dr. Kaiser, bei der Erstellung zu beteiligen. Sobald die dafür erforderlichen Parameter bekannt sind, ist ein Gutachten zur Bewertung der baubedingten Auswirkungen auf die Anwohner (insbesondere Baulärm und Erschütterungen) anzufertigen. Dieses Gutachten ist sowohl dem Gesundheitsamt, Frau Dr. Kaiser, als auch dem Gewerbeaufsichtsamt zeitnah zur Verfügung zu stellen. Im Rahmen des Baustellenmanagement ist eine umfassende und frühzeitige Information der Anwohner sicherzustellen.

Zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer hat der Träger des Vorhabens gemäß § 74 (2) BremVwVfG Vorkehrungen zu treffen. Von Seiten des Vorhabenträgers ist für das Flurstück 191/1 ein Baulärmgutachten zu beauftragen, sowie – nach Beauftragung der Baufirma - die erforderlichen Rahmenbedingungen vorliegen (Bauzeitenplan, Baufeldgrenzen, zum Einsatz kommende Maschinen, Bauverfahren). Sofern die berechneten Schallpegel des Baulärms eine Überschreitung von 72 dB(A) ergeben, ist das Erfordernis von passivem Lärmschutz – als Einzelfallprüfung entsprechend der Zusage im Verfahren – zu prüfen und erforderlichenfalls unverzüglich umzusetzen.

## **2.8 Auflage aufgrund der Stellungnahme des Gesundheitsamtes**

Im Rahmen der Ausschreibung für das Unterwerk Flämische Straße ist sicherzustellen, dass die in der VDV-Mitteilung 5000 unter Kapitel 5 aufgeführten Anforderungen eingehalten werden. Damit ist gewährleistet, dass alles Mögliche zur Magnetfeldminimierung umgesetzt wird. Dem Postulat der Gesundheitsvorsorge wird damit vollumfänglich entsprochen.

## **2.9 Auflagen zum Umweltbereich**

**2.9.1** Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse soll zur Verbesserung des Stadtbildes und Verschönerung des Wohnumfeldes durchgängig von einem Grünstreifen flankiert werden. Durch eine geeignete Bepflanzung soll dieser Grünstreifen gleichzeitig als Kompensationsmaßnahme dienen. Für Weg und Grünstreifen sind Teile privater Flurstücke erforderlich. Der für die Verwirklichung der Maßnahme nicht zwingend erforderliche Grünstreifen kann nur freihändig angekauft werden. Sollte dies nicht zusammen mit dem Ankauf der für den Weg erforderlichen privaten Flächen möglich sein, ist der somit nicht mehr umsetzbare Ausgleich an anderer Stelle nachzuweisen. Es ist dann ein entsprechender Antrag auf Planänderung zu stellen, wobei die Feststellung einer Änderung von unwesentlicher Bedeutung in Betracht kommt.

**2.9.2** Die im Erläuterungsbericht und im Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgeführten Beeinträchtigungen sind unter Berücksichtigung der von der **Naturschutzbehörde** abgegebenen naturschutzfachlichen Stellungnahme auszugleichen. Bei der Durchführung der Baumaßnahmen sind die folgenden Auflagen zu beachten:

1. Fällungen / Rodungen von Gehölzen sind zum Schutz der Vogelarten nur im Zeitraum vom 01.10.-28.02., d.h. ausschließlich außerhalb der Brutzeit, durchzuführen.
2. Ausreichend rechtzeitig vor Abriss des Wohnhauses an der Einmündung Willakedamm/Kirchhuchtinger Landstraße ist durch einen Fledermauskundler zu prüfen, ob Fledermäuse im Gebäude vorhanden sind. Gegebenenfalls sind die erforderlichen und geeigneten Maßnahmen zur Vermeidung eines Verbotstatbestandes (Tötung) umzusetzen. Eine Berücksichtigung im Bauzeitenplan wird dringend empfohlen.
3. Bei Inanspruchnahme als Arbeitsbereich sind die jeweiligen Ausgleichsmaßnahmen für den Ersatzbau des Bauwerkes Nr. 442 (Brücke über die B 75) unverzüglich nach Abschluss der Baumaßnahmen für die Linie 1 durchzuführen.
4. Die Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen ist dauerhaft sicherzustellen.

**2.9.3** Sollten durch die durchgeführten Maßnahmen Abfälle anfallen, sind diese entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zu entsorgen. Besonders bei gefährlichen Abfällen ist die Abfallüberwachung beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr einzuschalten.

**2.9.4** Die Ergebnisse des Altlastengutachtens vom 17.08.2007 (Anlage 31) sind zu berücksichtigen. Danach ist der Ausbauasphalt teilweise stark teerbelastet und muss gesondert entsorgt werden. Außerdem wurden an drei Stellen stark belastete Sandauffüllungen festgestellt, die ebenfalls einer gesonderten Entsorgung zuzuführen sind. Des Weiteren ist der Hinweis im Altlastengutachten vom 08.12.2015 zu beachten, wonach die teerölgetränkten Holzschwellen im Zuge der Gleisbaumaßnahme getrennt auszubauen und als A IV-Holz gemäß Altholzverordnung als gefährlicher Abfall gesondert zu entsorgen sind. Der Ausbau hat sorgfältig zu erfolgen, um Verunreinigungen des Gleisschotters durch Restholzstückchen zu vermeiden. Das unterlagernde Auffüllungsmaterial aus diesen Bereichen der Holzschwellen ist entsprechend der Empfehlungen aus dem Altlastengutachten im Falle einer externen Verbringung nach dem Ausbau

aufzuhalten und repräsentative Mischproben des Ausbaumaterials im Hinblick auf seine PAK-Gehalte zu analysieren. In Abhängigkeit von den Analyseergebnissen ist dann die abfallrechtliche Deklaration vorzunehmen und eine ordnungsgemäße Entsorgung/Verwertung festzulegen.

**2.9.5** Zwar liegen der Bodenschutz- und Altlastenbehörde keine weiteren Erkenntnisse über schädliche Bodenveränderungen, Altablagerungen bzw. Grundwasser-Verunreinigungen vor, es sind jedoch grundsätzlich folgende Hinweise zu beachten:

1) Beim Auf- und Einbringen von Materialien auf oder in Böden im Rahmen des genehmigten Bauvorhabens (einschließlich Bodenaushub) sind die Anforderungen der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) sowie der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA), Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen-Technische Regeln-, in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.

2) Sollten sich wider Erwarten Anhaltspunkte für Verunreinigungen des Bodens oder des Grundwassers in der Vorbereitung oder Durchführung der Baumaßnahme ergeben, so ist dieses unverzüglich dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Referat 24 (Tel.-Nr.:0421-361 10499, Fax-Nr.: 0421-496 10499, e-mail: brigitte.karowski@bau.bremen.de) gemäß § 3 Abs. 1 des Bremischen Bodenschutzgesetzes (BremBodSchG) mitzuteilen.

#### **2.9.6 Auflage der Wasserbehörde**

Sollte für die Ausführung des Bodenaustausches eine Grundwasserabsenkung erforderlich sein, so ist diese mindestens 4 Wochen vor Beginn der Maßnahme bei der Wasserbehörde zu beantragen. Nach § 8 und § 9 des Wasserhaushaltsgesetzes ist das Absenken von Grundwasser eine erlaubnispflichtige Gewässerbenutzung.

##### Auflagen zur wasserrechtlichen Genehmigung für die Verlängerung des BW 509

- 1) Die Verlängerung hat in dem gleichen Durchmesser (DN 1000) wie die Bestandsleitung zu erfolgen.
- 2) Der Mündungsbereich der Rohrverlängerung ist gegen Auskolkungen zu befestigen.
- 3) Der Wasserdurchfluss ist während der Bauzeit sicher zu stellen.
- 4) Nach Herstellung der Rohrverlängerung ist bei der Wasserbehörde und dem Bremischen Deichverband am linken Weserufer eine Abnahme zu beantragen.



### 2.9.7 Auflagen zum Baumschutz

Im geplanten Baubereich und direkt daran angrenzend befinden sich Bäume, die nach der Baumschutzverordnung geschützt sind. Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen während der Bauphase und die erforderlichen Ersatzpflanzungen für die geschützten Bäume sind umzusetzen. Folgende Auflagen sind zu erfüllen:

1. Im Rahmen der Ausführungsplanung ist durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen für Baumpflege, Baumstatik und Baumsanierung zu beurteilen, ob und durch welche Maßnahmen die sogenannten Gutachterbäume (Linie 1 40 Stück, Linie 8 11 Stück) erhalten bleiben können. Die Prüfung ist zu dokumentieren und das Ergebnis mit der Naturschutzbehörde einvernehmlich abzustimmen.
2. Der gesamte als zu erhaltender bzw. als geschützter Baumbestand dargestellte Baumbestand ist vor Baubeginn außerhalb des Kronentraufen-/Wurzelbereichs durch einen ca. 2,00 m hohen stabilen und unverrückbaren Schutzzaun gegen Beeinträchtigungen zu schützen. Dies bezieht sich auch auf die geschützten Bäume, die auf den Nachbargrundstücken stehen und mit ihrem Kronentraufen-/Wurzelbereich in das Baugrundstück hineinreichen.
3. Mindestens 14 Tage vor Baubeginn ist dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Ansgaritorstr. 2, 28195 Bremen, Naturschutzbehörde, Frau Pape, Tel. 0421-361 9206, Fax 496 9206 sowie dem Umweltbetrieb Bremen (UBB), Bezirksingenieurin Frau Bryson (Telefon: 0421 – 361 41420; mobil 0151 527292) ein Baustelleneinrichtungsplan zur einvernehmlichen Prüfung vorzulegen, aus dem u.a. die Baustraßen, Kranaufstellflächen und Materiallagerflächen sowie die Schutzzäune gemäß Ziffer 2 hervorgehen.
4. Für die Dauer der Erdarbeiten (Schachtung) im Bereich von geschützten Bäumen ist ein öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Baumpflege, Baumstatik und Baumsanierung vor Ort hinzuzuziehen, der die Baumaßnahme begleitet. Dieser wird die notwendigen Sicherheits-, Sanierungs- und Schutzmaßnahmen für den Baum beurteilen und vorschlagen. Diese Maßnahmen sind unverzüglich umzusetzen. Vor Baubeginn ist der öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Ansgaritorstr. 2, 28195 Bremen, Naturschutzbehörde, Frau Pape, Tel. 0421-361 9206, Fax 496 9206, schriftlich zu benennen.
5. Vor Baubeginn (auch Herstellung von Zuwegungen, Abbruch vorhandener Anlagen, Materialanlieferungen sowie sonstigen bauvorbereitender Maßnahmen) ist eine

Abnahme der Schutzzäune gemäß Ziffer 2 durchzuführen. Spätestens 5 Tage vor Baubeginn ist diesbezüglich ein Termin abzustimmen mit dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Ansgaritorstr. 2, 28195 Bremen, Naturschutzbehörde, Frau Pape, Tel. 0421-361 9206, Fax 496 9206 oder Vertreter/-in sowie dem UBB (s.o.).

6. Die durch den Sachverständigen entsprechend Ziffer 3 vorgeschlagenen Sicherungs-, Sanierungs- und Schutzmaßnahmen sowie die schriftliche Dokumentation der Begleitung durch den Sachverständigen sind dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Ansgaritorstr. 2, 28195 Bremen, Naturschutzbehörde, Frau Pape, Tel. 0421-361 9206, Fax 496 9206 spätestens 14 Tage nach Beendigung des Bauvorhabens vorzulegen.
7. Es dürfen keine Bodenauf- und -abtragungen, Materiallagerungen, Bodenverdichtungen, Baudurchführungsarbeiten sowie sonstige schädigende Maßnahmen im Wurzelbereich geschützter Bäume erfolgen. Bei freistehenden Bäumen reicht der Wurzelbereich mindestens bis an die Kronentraufe (Kronenrand).
8. Die Kronen der geschützten Bäume dürfen nicht beschädigt werden. Darauf ist insbesondere bei Arbeiten mit Großgeräten (Bagger, Kräne o.ä.) mit schwenkbarem Arbeitsbereich zu achten.
9. Die Trassierung aller neuen Zuleitungen (z.B. Gas, Wasser, Abwasser etc.) ist ausschließlich außerhalb der Kronentraufe der geschützten Bäume durchzuführen.
10. Im Wurzelbereich geschützter Bäume dürfen bei der Wegbefestigung die vorhandenen Bodenhöhen nicht verändert werden. Es darf nur wasser- und luftdurchlässiges Material verwendet werden (kein Beton, Ton oder Lehm).
11. Grundwasserabsenkungen sind ohne Genehmigung nicht zulässig.
12. Für den im Kronentraufen-/Wurzelbereich der geschützten Bäume notwendigen Baustellenverkehr ist im Kronentraufen-/Wurzelbereich des geschützten Baumes zzgl. 1,50 m die Baustraße wie folgt herzustellen: Unterlage Schutzvlies/Geotextilbahn mit Rundkorn-Kies (8/32) in einer Auflage von 25 cm oder Abdecken mit großflächigen Stahlplatten / Fahrbahnplatten / Baggerplatten / speziellen Bodenschutzplatten.
13. Die Baustraße ist soweit wie möglich an den Rand des Kronentraufen-/Wurzelbereichs zu legen. Zwischen Baustraße und Stamm ist ein ca. 2,00 m hoher stabiler und unverrückbarer Schutzzaun gegen Beeinträchtigungen vor Beginn der Bauzeit zu errichten.

14. Im Rahmen des Bauvorhabens notwendige Rückschnittmaßnahmen an geschützten Bäumen sind ausschließlich von einer Fachfirma (Baumpflege) entsprechend der FLL-Richtlinie durchzuführen.
15. Der Baubeginn (Erdarbeiten) ist dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Ansgaritorstr. 2, 28195 Bremen, Naturschutzbehörde, Frau Pape, Tel. 0421-361 9206, Fax 496 9206, mitzuteilen.
16. Die Kronentraufe der geschützten Bäume ist nach Fertigstellung des Bauvorhabens ausschließlich gärtnerisch nutzbar. Dies schließt die Herstellung sämtlich in die vorhandene Bodenstruktur eingreifender Maßnahmen bzw. die Durchlässigkeit des Bodens verringernde Maßnahmen aus.
17. Sofern bei den Bauarbeiten dennoch Wurzeln beeinträchtigt werden und diese Maßnahmen nachweislich unvermeidbar sind, sind folgende Maßgaben zu beachten:
  - a. In Anlehnung an die DIN 18920 ist im Wurzelbereich der Bäume ausschließlich mit Handschachtung oder Sauggeräten zu arbeiten.
  - b. Wurzeln über 2 cm Durchmesser dürfen nicht entfernt oder beschädigt werden. Freigelegte Wurzeln sind gegen Austrocknung (Umwicklung mit feucht zu haltenden Jutebandagen) bzw. Frost (Stroh) zu schützen.
  - c. Sofern Wurzeln unter 2 cm Durchmesser entfernt werden müssen, sind diese glatt zu durchtrennen. Die Wundstellen sind mit einem Wundverschlussmittel einzustreichen.
  - d. Abgerissene und gesplitterte Wurzeln sind glatt abzuschneiden.
  - e. Geschädigte Wurzeln sollen mit einem Bodenhilfsstoff zur Förderung des Wurzelwachstums behandelt werden.
  - f. Werden Wundbehandlungsmittel angewendet, müssen die zu behandelnden Flächen glatt sein und dürfen keine Fäulnis aufweisen.
  - g. Bei den Arbeiten im Kronentraufenbereich (vorhandene Grob- und Starkwurzeln) darf die Stand- und Lebensfähigkeit der Bäume nicht gefährdet werden. Bei Verletzungen von statisch wirksamen Wurzeln muss die Standsicherheit der Bäume durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen gutachtlich überprüft werden.
18. Werden geschützte Bäume durch die Baumaßnahme so stark beeinträchtigt, dass ihre Standsicherheit nicht mehr gewährleistet werden kann, ist durch den Eigentümer kurzfristig ein Gutachten zur Verkehrssicherheit des Baumes durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen anfertigen zu lassen und der Naturschutzbehörde vorzulegen.

19. Werden andere öffentliche Bäume (Krone, Stamm, Wurzel)/ Sträucher/ Rosen etc. durch die Baumaßnahme inkl. aller bauvorbereitender und begleitender Maßnahmen so stark geschädigt, dass der Weiterbestand gefährdet sein könnte, wird seitens der Grünordnung bzw. Umweltbetrieb Bremen auf Kosten des Antragstellers ein Gutachten eines öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen eingeholt. Bei geschützten Bäumen auf privatem Grund kann entsprechend § 5 Absatz 4 der derzeit gültigen Baumschutzverordnung die Vorlage eines Gutachtens sowie Schutz-, Pflege- oder Erhaltungsmaßnahmen angeordnet werden.
20. Im Wurzelbereich der geschützten Bäume ist bei der Wiederherstellung der Flächen das gemäß FLL, Empfehlungen Baumpflanzungen, Teil 2, Ausgabe 2004, anerkannte Baums substrat auf der Basis 4/32 Mineralgemisch, kein Recyclingschotter, einzubauen.
21. Alle Arbeiten an den geschützten Bäumen sind von einem Fachbetrieb des Garten- und Landschaftsbaus, Qualifizierung Baumpflege, durchzuführen.
22. Alle Arbeiten sind unter Berücksichtigung der DIN 18920, der RAS-LP-4 sowie der ZTV-Baumpflege durchzuführen.

### **3. Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange, private Einwendungen**

Die von den Behörden und Trägern öffentlicher Belange zum Vorhaben abgegebenen Stellungnahmen sowie von privaten Betroffenen gegen den Plan erhobenen Einwendungen werden, soweit ihnen nicht durch Zusagen des Vorhabenträgers oder den Auflagen und Nebenbestimmungen dieses Beschlusses stattgegeben wurde, zurückgewiesen.

Ebenso werden die im Rahmen des Erörterungstermins förmlich eingebrachten Anträge (Nummern 3 und 10) zurückgewiesen.

Die Begründung der Zurückweisung ergibt sich aus den Begründungsteilen dieses Planfeststellungsbeschlusses unter „Begründung, ab Ziffer 3“.

## II.

### **Planfeststellung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)**

Im Zusammenhang mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 bis Mittelshuchting einschließlich der Linie 8 bis Landesgrenze Bremen/Niedersachsen sind die Bahnanlagen der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH (BTE) betroffen, die dem Planfeststellungsvorbehalt nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) unterliegen. Die beantragten Maßnahmen sind nach § 18 AEG planfeststellungspflichtig, es erfolgt ein gemeinsames Verfahren nach § 28 PBefG entsprechend § 78 BremVwVfG.

Die Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA) nimmt aufgrund einer Vereinbarung mit dem Land Bremen die Aufgaben der eisenbahntechnischen Aufsicht über die BTE für den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Nichtbundeseigene Eisenbahnen, Referat 52, wahr. Im Rahmen der eisenbahntechnischen Prüfung der vorgelegten Antragsunterlagen erfolgen nachstehende, zu beachtende Hinweise der LEA sowie der Eisenbahnaufsichts- und Genehmigungsbehörde für nichtbundeseigene Eisenbahnen in Bremen (SUBV Ref. 52):

(a) Es erfolgte im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens eine eisenbahntechnische Vorprüfung der in elektronischer Form vorliegenden Antragsunterlagen für den Bereich der Eisenbahninfrastruktur der BTE (EBO-Bereich (EBO - Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung)). Die abschließende eisenbahntechnische Prüfung umfasst die Planunterlagen in Papierform. Hierzu sind vom Vorhabenträger vor Baubeginn die Plan- und Bauausführungsunterlagen für den EBO-Bereich der LEA zur Prüfung vorzulegen.

(b) Abgrenzung PBefG/BOStrab zum Eisenbahnrecht nach AEG/EBO:

Die Ein- und Ausfädelung der Straßenbahn in die Eisenbahnstrecke der BTE wird seitens der LEA als Abzweigstelle nach § 4 Abs. 5 EBO eingestuft (vergl. auch § 15 Abs. 3 BOStrab). Bautechnisch liegen die Grenzen EBO/BOStrab am jeweiligen Weichenende der Anschlussweichen im BTE-Streckengleis in Richtung BOStrab-Bereich. Betrieblich liegen die Grenzen EBO/BOStrab am jeweiligen Deckungssignal der Abzweigstelle sowie am jeweiligen Ende der Gleisfreimeldeanlage in Richtung BOStrab-Bereich. Die gesamte Fahrleitungsanlage im EBO-Bereich sowie die gesamte signaltechnische Ausrüstung einschließlich Stellwerk sind ebenfalls als Bahnanlagen nach Eisenbahnrecht (AEG) einzustufen. Die Abgrenzung im Einzelnen wird im Zuge der Prüfung der Plan- und Bauausführungsunterlagen zwischen Technischer Aufsichtsbehörde (TAB) und Eisenbahnaufsicht (LEA) festgelegt.

- (c) Die Ausführung der Zugsicherungstechnik nach Absatz 4.2 Erläuterungsbericht einschließlich Anlage 13 - Systemskizze Streckensignalisierung - unterliegt nicht der Planfeststellung. Diese Information ist den Planfeststellungsunterlagen lediglich nachrichtlich beigefügt. Die Sicherungstechnik ist im Rahmen der Ausführungsplanung festzulegen mit einer vorherigen eisenbahntechnischen Prüfung des Sicherungskonzepts.
- (d) Erläuterungsbericht Ziff. 2.4 (Haltestellen): Die geplanten Bahnsteige entsprechen mit 0,15 m Höhe über Schienenoberkante nicht den Vorschriften nach § 13 Abs. 1 EBO (Mindesthöhe 0,38 m). Hierzu liegt eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 3 Nr. Ib EBO des SUBV - Nichtbundeseigene Eisenbahnen - vor.
- (e) Innerhalb der Abzweigstelle beträgt der Gleisabstand 3,70 m, erforderlich sind nach § 10 Abs. 2 EBO 4,00 m. Der für eine sichere Begegnung von Fahrzeugen nach Anlage 4 Nr. 1 EBO erforderliche Mindestgleisabstand beträgt 3,50 m; der Regelgleisabstand von 4,00 m beruht auf der gesetzlichen Forderung eines möglichst einheitlichen Netzstandards der Eisenbahnen. Da die Infrastruktur der BTE aufgrund der Ausstattung keine Netzbedeutung aufweist (keine Durchgangsverkehre, künftig überwiegend Personennahverkehrsstrecke) sowie unter Berücksichtigung, dass auf einem Gleis ausschließlich Stadtbahnfahrzeuge verkehren und die EBO im Rahmen einer Ausnahmegenehmigung auch geringere Gleisabstände zulässt (§ 10 Abs. 3 EBO), wird mit der Planfeststellung eine Ausnahmegenehmigung zum Gleisabstand erteilt (Konzentrationswirkung).
- (f) Die Gleise in den Anbindungsbereichen der Straßenbahn sind wegen der geringen Radien nicht mit § 6 Abs. 1 EBO konform. Auch hier wird auf Grundlage der vg. Begründung zum Gleisabstand mit der Planfeststellung eine Ausnahmegenehmigung erteilt.

Die beantragten Maßnahmen können nach den eisenbahntechnisch geprüften Antragsunterlagen ausgeführt werden, wenn nachstehende

**Auflagen** berücksichtigt werden:

1. Grundlage für die Baumaßnahmen ist die „Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO)“. Unter Hinweis auf § 2 Abs. 1 EBO sind mindestens nachstehende Vorschriften anzuwenden:

- 1.1. „Eisenbahn-Signalordnung“ (ESO),

- 1.2. „Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE)" oder Richtlinie 815 der DB AG „Bahnübergangsanlagen planen und instand halten",
- 1.3. „Oberbaurichtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen" (Obri NE),
- 1.4. DIN EN 1990 ff. „Eurocode" zur Bemessung von Bauteilen, auf die Eisenbahnverkehrslasten einwirken;
- 1.5. „Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen" (FV-NE),
- 1.6. „Besondere Bedingungen für das Verkehren von Leichten Nahverkehrstriebwagen (LNT) im Mischbetrieb mit Regelfahrzeugen der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs" – LNT Richtlinien - (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung E 15/32.31.00/19 Va 95 1 vom 24. April 1995),
- 1.7. Unfallverhütungsvorschrift „Schienebahnen" (BGV D 30).
2. Der Regellichtraum ist gemäß § 9 und Anlage 1 EBO freizuhalten. Im Bereich von Gleisbögen mit weniger als 250 m Radius werden entsprechende Bogenzuschläge erforderlich.
3. Wirken auf Bauteile (z.B. Ingenieurbauwerke, feste Fahrbahn, Gründungen, Baugrubenverbau) Eisenbahnverkehrslasten ein, sind diese statisch nachzuweisen (DIN EN 1990 ff. „Eurocode"). Das betrifft auch zwischenzeitliche Bauzustände. Der LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH, Leonhardtstraße 11, 30175 Hannover, ist hierüber vor Baubeginn jeweils ein von einem zugelassenen Prüferingenieur geprüfter statischer Nachweis vorzulegen.
4. Über die Lärmschutzwände im EBO-Bereich ist der LEA vor Baubeginn der Standsicherheitsnachweis vorzulegen.
5. Dem verringerten Gleisabstand von 3,70 m im Bereich zwischen Bahn-km 2,050 und Bahn-km 2,825 wird zugestimmt. Hinsichtlich der im EBO-Streckenabschnitt zulässigen Lademaßüberschreitungen sind vom Eisenbahnbetriebsleiter der BTE Festlegungen zu treffen. Die Planfeststellung umfasst die Ausnahmegenehmigung nach § 3 Abs. 1 Nr. 2 EBO.
6. Leit- und Sicherungstechnik
  - 6.1. Die Abzweigstellen im EBO-Bereich sowie der übrige Streckenbereich bis Landesgrenze sind mindestens mit Hauptsignalen § 14 EBO, mit Zugbeeinflussung (PZB) nach § 15 EBO und mit Zugfunk nach § 16 EBO auszurüsten.

- 6.2. Die Standorte der Signale sind so zu wählen, dass die Erkennbarkeit des Signalbildes nicht von benachbarten Grundstücken aus beeinträchtigt wird. Es ist eine Signalsicht auf Haupt- und Überwachungssignale von mindestens 250 m herzustellen. Ist das nicht möglich, sind Vorsignale bzw. Signalwiederholer aufzustellen.
- 6.3. Vor Ausführung der Leit- und Sicherungstechnik ist der LEA das signaltechnische Sicherungskonzept zur eisenbahntechnischen Prüfung vorzulegen. Das Konzept muss einen Erläuterungsbericht - auch zu den Schnittstellen des signalisierten Betriebs/ Zugleitbetrieb - sowie einen Signallageplan enthalten.
- 6.4. Vor Aufstellung der Schalt- und Kabelplanunterlagen sind der LEA die signaltechnischen Lage- und Grundpläne sowie ein Erläuterungsbericht zur Funktionsweise der Leit- und Sicherungstechnik zur eisenbahntechnischen Prüfung vorzulegen („Planteil 1“).
- 6.5. Vor Baubeginn sind die Schalt- und Kabelplanunterlagen („Planteil 2“) von einem zugelassenen, an der Antragstellung nichtbeteiligten Sachverständigen für NE-Signalanlagen vorgeprüft der LEA zur eisenbahntechnischen Prüfung vorzulegen. Der Sachverständige hat auch die schalttechnische Abnahmeprüfung durchzuführen.
7. Bahnübergangssicherungsanlagen
- 7.1. Für Signalausleger der Lichtzeichen sind Norm-Maste und Norm-Fundamente zu verwenden. Bei Anwendung von Einzelanfertigungen sind der LEA die geprüften statischen Nachweise und Ausführungszeichnungen vor Baubeginn vorzulegen.
- 7.2. Bahnübergang Bahn-km 2,775 „Neuer Damm“:  
Innerhalb des Bahnübergangsbereichs dürfen keine Fahrbahnhindernisse errichtet werden. Die geplanten, herausnehmbaren Poller sind außerhalb der Bahnübergangssicherungsanlage anzuordnen.
- 7.3. Bahnübergang Bahn-km 3,168 „Dovemoorstraße“:  
Aufgrund der Bahnübergangsplanung muss die Dovemoorstraße gegenüber der Seckenhauser Straße vorfahrtsberechtigt sein, damit uneingeschränktes Räumen des Bahnübergangs möglich ist. Es wird die Anordnung einer entsprechenden Beschilderung erforderlich.
- 7.4. Für jede Bahnübergangssicherungsanlage sind der LEA vor Aufstellung der Schalt- und Kabelplanunterlagen die Berechnung der Annäherungszeiten und der Streckenplan mit den Standorten der Eisenbahnsignale sowie ein



Erläuterungsbericht zur Funktionsweise der Sicherungsanlage zur eisenbahntechnischen Prüfung vorzulegen („Planteil 1“).

7.5. Vor Baubeginn sind für jede Anlage die Schalt- und Kabelplanunterlagen („Planteil 2“) von einem zugelassenen, an der Antragstellung nichtbeteiligten Sachverständigen für NE-Signalanlagen vorgeprüft der LEA zur eisenbahntechnischen Prüfung vorzulegen. Der Sachverständige hat auch die schalttechnische Abnahmeprüfung durchzuführen.

## 8. Bahnsteige

8.1. Es ist eine Mindestbahnsteigbreite von 2,725 m (1x Gefahrenraum 2,50 m ab Gleisachse+ 2x Gehspurbreite 1,60 m - Abstand Bahnsteigkante 1x 1,375 m) einzuhalten.

8.2. Der Gefahrenbereich zwischen Bahnsteigkante 1,375 m und 2,50 m ab Gleisachse ist auf der Bahnsteigoberfläche augenfällig und dauerhaft zu kennzeichnen (rutschticher); z.B. rote Pflasterung oder Diagonalschraffur gelb/Schachbrettmuster gelb-schwarz; im übrigen Bahnsteigbereich z.B. hellgraue Pflasterung. Es sind zusätzlich Warnschilder aufzustellen, z.B. Bildsymbol für Gefahrenbereich mit Text „Achtung durchfahrende Züge! Zutritt erst nach Halt des Zuges“.

8.3. Bei Vorbeifahrt ohne Halt an Bahnsteigen darf eine Geschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden.

8.4. Die Profolfreiheit der ausgeführten Bahnsteigkanten (Achsabstand 1,375 m zur Gleismitte und Höhe über SO 0, 15 m) ist der LEA nachzuweisen.

## 9. Fahrleitungsanlage, Bahnstromversorgung

9.1. Der lichte Abstand von Fahrleitungsmasten einschließlich ggf. angebrachter Bauteile zur Gleisachse muss mindestens 2,50 m betragen. Gleisüberhöhungen sind entsprechend mit zu berücksichtigen.

9.2. Die lichte Höhe der Fahrleitung über Schienenoberkante darf im Bereich von Bahnübergängen im EBO-Bereich abweichend von Ziff. 3.3.2 Erläuterungsbericht 2. Spiegelpunkt 5,00 m nicht unterschreiten.

9.3. Die Profolfreiheit der ausgeführten Fahrleitungshöhe im Bereich der Straßenbrücke „Heinrich-Plett-Allee“ ist der LEA nachzuweisen.

9.4. Der LEA ist vor Baubeginn ein von einem zugelassenen Prüfenieur geprüfter statischer Nachweis der Standsicherheit der Fahrleitungsanlage einschließlich

Zusatzlasten von ggf. an den Fahrleitungsmasten angebrachten Bauteilen vorzulegen.

- 9.5. Die Konformität der geplanten Fahrleitungsanlage und der Bahnstromversorgung mit den einschlägigen elektrotechnischen Vorschriften einschließlich EMV-Richtlinie ist durch einen zugelassenen Sachverständigen bzw. eine zugelassene Prüforganisation zu prüfen, der Prüfbericht ist der LEA vor Bauausführung vorzulegen. Der Sachverständige bzw. die Prüforganisation hat vor Inbetriebnahme auch die elektrotechnische Abnahmeprüfung durchzuführen.
- 9.6. Der Zustimmungsbescheid der TAB zur Ausführung der Bahnstromversorgung (Gleichrichterwerk) ist der LEA vorzulegen (Kopie).
10. Soweit als Einführungsweichen im EBO-Bereich keine Regel- bzw. Normweichen verwendet werden, wird eine Vorprüfung von Weichenskizze und Lage-/ Verlegeplan durch einen aufsichtsbehördlich anerkannten Sachverständigen des Eisenbahnwesens - Sachgebiet Weichen/ Spurführung - erforderlich. Entsprechende Unterlagen sind der LEA vor Bauausführung vorzulegen.
11. Vor Bauausführung sind der LEA nachstehende Planunterlagen zur abschließenden eisenbahntechnischen Prüfung vorzulegen (mind. 2-fach):
- 11.1. Antragsunterlagen Anlage 7 (Gleislagepläne)
  - 11.2. Antragsunterlagen Anlage 8 (Querprofile)
  - 11.3. Antragsunterlagen Anlage 9 (Höhenpläne)
  - 11.4. Antragsunterlagen Anlage 10 (Haltestellen)
  - 11. 5. Antragsunterlagen Anlage 12 (Detailpläne Bahnübergänge)
  - 11.6. Antragsunterlagen Anlage 15 (Grunderwerbsverzeichnis)
  - 11. 7. Antragsunterlagen Anlage 16 (Bauwerksverzeichnis)
12. Über jede Leitungskreuzung der Bahnanlagen mit Ver- bzw. Versorgungsleitungen (z.B. Stromkabel, Gas-, Wasser- u. Abwasserleitungen u. -kanäle) und anderen Leitungen Dritter, die durch das Bauvorhaben - insbesondere infolge der Elektrifizierung der Strecke - geändert bzw. angepasst werden müssen, sind der LEA vor Baubeginn die Ausführungsunterlagen nach den technischen Bestimmungen der Leitungskreuzungsrichtlinien zur eisenbahntechnischen Prüfung vorzulegen.
13. Für eine ordnungsgemäße Bauüberwachung insbesondere von Ingenieurbauwerken ist zu sorgen; die verantwortlichen und entsprechend qualifizierten Personen sind der LEA vor Beginn der jeweiligen Baumaßnahmen zu benennen.

14. Die „Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)“ ist bezüglich der geänderten Bahnanlagen zu ergänzen und ist der LEA bis zur eisenbahntechnischen Abnahme vorzulegen.
15. Zur Inbetriebnahme der ergänzten Bahnanlage ist eine eisenbahntechnische Abnahme und eine Erlaubnis zur Eröffnung des Betriebes nach § 7f AEG erforderlich.

### III.

#### **Befreiung nach § 67 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)**

Für die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 müssen insgesamt 179 Bäume gefällt werden, die nach der Bremischen Baumschutzverordnung geschützt sind. 51 dieser Bäume werden voraussichtlich erheblich beeinträchtigt, es werden aber im Zuge der weiteren Planungen Maßnahmen geprüft, die eine Erhaltung dieser Bäume ermöglichen sollen. Weitere 92 geschützte Bäume im Nahbereich des geplanten Vorhabens werden beeinträchtigt, können aber durch Minimierungsmaßnahmen während der Bauzeit ausreichend geschützt und damit erhalten werden.

Für die verloren gehenden oder beeinträchtigten, nach Baumschutzverordnung geschützten Gehölze sind als Kompensation 362 Bäume zu pflanzen. Im Rahmen der Maßnahme A 3 ist die Pflanzung von 277 standortgerechten Laubbäumen geplant. Das verbleibende Kompensationsdefizit von 85 Bäumen entspricht einem Flächenäquivalent von 20.400 Wertpunkten und wird durch die flächigen Gehölzpflanzungen auf der externen Kompensationsfläche im Park links der Weser ersetzt. Wie vorstehend aufgeführt und im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) dargelegt sind ausreichende Ausgleichs- und Ersatzpflanzungen entsprechend § 9 der Baumschutzverordnung vorgesehen.

Auf dieser Grundlage hat die zuständige Naturschutzbehörde die Befreiungslage erklärt, so dass mit diesem Planfeststellungsbeschluss Befreiung nach § 7 der Verordnung von den Vorschriften der Baumschutzverordnung gewährt und Befreiung gemäß § 67 (1) Nr. 1 BNatSchG erteilt wird, weil überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Befreiung erfordern.

## **IV.**

### **Wasserrechtliche Genehmigung nach § 36 WHG in Verbindung mit § 20 BremWG**

#### **Nachtrag N2 zur wasserrechtlichen Genehmigung 6/1963 für die Verlängerung des Bauwerkes (BW) 509**

Anlagen in, an, unter und über Gewässern erster und zweiter Ordnung im Sinne des § 36 WHG einschließlich der Lande- und Umschlagstellen dürfen nur mit Genehmigung der Wasserbehörde errichtet, wesentlich geändert oder beseitigt werden. Für die Verlängerung des BW 509 ist mithin eine wasserrechtliche Genehmigung, bzw. ein Nachtrag zu der bestehenden Genehmigung Nr. 6/1963 erforderlich. Diese Genehmigung (Nachtrag) wird im Rahmen der konzentrierenden Wirkung in diesen Planfeststellungsbeschluss nach PBefG aufgenommen unter dem Hinweis, dass diese Regelung den Nachtrag N2 zur wasserrechtlichen Genehmigung 6/1963 darstellt. Diese Genehmigung wurde unter Auflagen erteilt, siehe unter I.2.9.6. „Auflagen der Wasserbehörde“:

## **V.**

### **Umweltauswirkungen**

Bei der Planfeststellung wurden gemäß § 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG die öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

Ebenso wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf den Artenschutz gemäß § 44 BNatSchG mit folgenden Ergebnissen geprüft.

Das Planungsgebiet ist (Teil-)Lebensraum einiger besonders und streng geschützter Tierarten, darunter auch Arten, die im Anhang IV der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) aufgeführt sind (verschiedene Fledermausarten). Die im landschaftspflegerischen Begleitplan beschriebenen Maßnahmen S 1 (Schutzmaßnahmen für Bäume und angrenzende Gehölzbestände), V 3 (Vermeidung der Tötung von Fledermäusen) sowie die Rodung der Gehölze außerhalb der Brutzeit gemäß § 39 (5) Nr.2 BNatSchG sind zur Vermeidung von Beeinträchtigungen besonders und streng geschützter Tierarten (hier: Brutvögel, Fledermäuse) erforderlich.

Bei Durchführung der im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen stehen artenschutzrechtliche Belange dem Vorhaben nicht entgegen.

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens wurden erfasst und bewertet. Die Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens umfasste auch die während der Bauphase eventuell auftretenden Umweltauswirkungen. Es gibt keine Hinweise dafür, dass es – unter Einhaltung geltender Vorschriften und unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen – auch 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. Der Träger der Straßenbaulast hat der Nutzung der Straßen durch die Betriebsanlagen der Straßenbahn zugestimmt.

Die Maßnahme ist insgesamt als für die Umwelt förderlich zu bewerten. Es sind keine Anhaltspunkte ersichtlich, die der Feststellung des Planes aus Sicht des Umweltschutzes entgegenstehen.

## **VI.**

### **Gebührenfestsetzung**

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 Art. 1 des Gesetzes zur Änderung des BremGebBeitrG vom 04.11.2014 (Brem.GBl. S. 457, ber. S. 547), gebührenfrei.

Für die im Anhörungsverfahren durchgeführte amtliche Bekanntmachung zur Auslegung der Planunterlagen sind der Senatskanzlei Kosten entstanden. Diese Kosten sind 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.

Die Planfeststellung erfolgt auf der Grundlage des § 28 Abs. 1 PBefG, nach dem Betriebsanlagen für Straßenbahnen nur gebaut werden dürfen, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Dabei sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

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 Vorbehalten oder 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.

Die unter Ziffer 1.1 im Rahmen der Konzentrationswirkung aufgeführten Genehmigungen stellen diese sicher.

Ebenso dienen die im Planfeststellungsbeschluss zur Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 unter Ziffer 2 aufgeführten Nebenbestimmungen dazu, die zur Umsetzung des Planes, zur Regelung der Entscheidung über Einwendungen oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Dritter erforderlichen Festsetzungen sicherzustellen.

Insgesamt kommt die Planfeststellungsbehörde, wie auch bereits die Anhörungsbehörde, zu folgender Beurteilung. Sowohl das hier angewandte Fachplanungsrecht als auch eine Abschnittsbildung bei der Linie 8 in einen bremischen und einen niedersächsischen Teil lassen keine formellen Rechtsfehler im Verfahren erkennen. Darüber hinaus bestehen auch in materieller Hinsicht keine Bedenken, das beantragte Vorhaben zu genehmigen. Insbesondere ist eine Planrechtfertigung gegeben, sind keine besseren Planungsalternativen erkennbar und werden die bau- und betriebsbedingten Emissionen

rechtskonform berücksichtigt. Zudem werden die gesetzlichen Anforderungen für den Landschafts- und Naturschutz sowie für den besonderen Artenschutz eingehalten.

## **1. Allgemeines**

Wesentliches Element der bremischen Verkehrspolitik ist die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Dazu wurde von Senat und Bürgerschaft der Freien Hansestadt Bremen ein ÖPNV-Konzept beschlossen, in dem der Modernisierung und der Erweiterung des Straßenbahnnetzes, als Rückgrat für die starken innerstädtischen Verkehre sowie der bedarfsgerechten Anbindung der umliegenden niedersächsischen Gemeinden, eine herausragende Bedeutung zugewiesen wurde. 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 den angrenzenden niedersächsischen Gebietskörperschaften dar.

### **1.1 Beschreibung des Vorhabens**

Das hier geplante Vorhaben beinhaltet die Erweiterung der Straßenbahnlinie 1 von der derzeitigen Endwendeschleife am Roland-Center bis zur Huchtinger Heerstraße und die Verlängerung der Linie 8 bis zur Varreler Landstraße (Landesgrenze Bremen/Niedersachsen). Dabei ist im Zusammenhang mit dem Neubau der Straßenbahntrasse eine Umgestaltung der vorhandenen Straßenräume einschließlich der Geh- und Radwege erforderlich.

Die Länge der geplanten Verlängerung der Linie 1 beträgt ca. 3.700 m einschließlich der Gleislängen innerhalb der Endwendeschleife. Die Länge der geplanten Verlängerung der Linie 8 beträgt ab dem Abzweig der Linie 1 in Höhe des Bahnübergangs „Neuer Damm“ bis zur Landesgrenze ca. 610 m.

Auf niedersächsischem Gebiet wurde ein separates Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

Die bisherige Endhaltestelle am Roland-Center wird für die geplante Verlängerung der Linien 1 und 8 umgebaut. Dabei werden auch die dort vorhandene Buswendeschleife und der Parkplatz umgestaltet. Vom Roland-Center aus führen die neuen Gleise in Mittellage über die Werner-Lampe-Straße auf die Kirchhuchtinger Landstraße und von dort weiter in südwestlicher Richtung bis zur Straße Willakedamm. Dort ist im Kreuzungsbereich eine Verlegung der Straßenführung erforderlich, die zur Folge hat, dass ein dort befindliches Wohngebäude abgerissen

werden muss. In der Straße Willakedamm werden die Gleise in nördlicher Seitenlage geführt, und auf Höhe der Straße Robbenplate wird die Haltestelle „Willakedamm“ eingerichtet. Vom Willakedamm aus schwenken die Straßenbahngleise auf die bislang eingleisige BTE (Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn)-Trasse, die von hier bis zu der am gleichnamigen Bahnübergang gelegenen Haltestelle „Auf den Kahlken“ zweigleisig ausgebaut wird. Dabei wird das nordwestliche Gleis gemeinsam von BTE und Straßenbahn genutzt. Im südlich anschließenden Bereich ist ein eingleisiger Umbau der Eisenbahnstrecke erforderlich.

Die Linie 1 schwenkt dann etwa in Höhe der Scheveninger Straße in die Heinrich-Plett-Allee ein, wo sie zweigleisig durch die nordöstlich gelegenen Siedlungsgehölze nach Nordwesten geführt wird. Die Gleise werden entlang des Böschungsfußes verlegt und verschwenken vor der Delfter Straße in die Mittellage der Heinrich-Plett-Allee. Bis zur Endhaltestelle „Brüsseler Straße“ sind im Verlauf der Heinrich-Plett-Allee die Haltestellen „Delfter Straße“, „Sodenmatt“ und „Flämische Straße“ jeweils etwa in Höhe dieser einmündenden Straßen geplant. Im Einmündungsbereich der Heinrich-Plett-Allee zur Huchtinger Heerstraße ist im Anschluss an die Endhaltestelle eine Wendeschleife geplant, die um den ebenfalls neu anzulegenden Kreisverkehr verläuft.

Die Erneuerung der Brücke über die B 75 ist unabhängig von der geplanten Straßenbahnstrecke erforderlich. Eine auf Grund der neuen Richtlinie zur Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand (Nachrechnungsrichtlinie) des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erforderliche Nachberechnung des Brückenbauwerkes zur Überführung der Heinrich – Plett – Allee über die B 75 (BW 442) hat ergeben, dass die Brückenkonstruktion nicht mehr ausreichend tragfähig ist. Daher ist der Brückenneubau nicht Gegenstand dieses Verfahrens, sondern wird als Bundesmaßnahme als separates Plangenehmigungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) durchgeführt. Es ist vorgesehen, das Brückenbauwerk im zeitlichen Vorlauf zur Straßenbahnverlängerung herzustellen, so dass diesbezüglich keine Verzögerungen in der Bauzeit zu erwarten sind. Durch den Brückenneubau ist es möglich, die Straßenbahn statt - wie bisher vorgesehen - eingleisig nun zweigleisig über das Bauwerk zu führen, wodurch ein wesentlich stabilerer und störungsärmerer Betriebsablauf des ÖPNV möglich ist.

Der Streckenverlauf der Linie 8 folgt dagegen - unter Erneuerung des bestehenden Bahnkörpers - der BTE-Trasse. Kurz vor der Landesgrenze zu Niedersachsen wird eine Weiche mit im Süden anschließender zweigleisiger Streckenführung



eingerrichtet. In diesem Abschnitt der Linie 8 ist die Haltestelle „Dovemoorstraße“ auf Höhe der gleichnamigen Straße vorgesehen.

Die Straßenbahngleise werden im Bereich Roland-Center, in der Werner-Lampe-Straße, der Kirchhuchtinger Landstraße sowie an den Weichen, Haltestellen und Bahnübergängen mit Gussasphalt/Fahrbahnbeton ausgeführt. Auf der BTE-Trasse wird dagegen ein Schottergleis gebaut, welches ebenso wie in der Wendeschleife am Roland-Center mit einer Rasen- oder Sedum-Eindeckung begrünt wird. In den Straßenzügen Willakedamm und Heinrich-Plett-Allee werden die Gleise wie auch in der Wendeschleife Huchtinger Heerstraße als Grüngleis mit Rasen-Eindeckung hergestellt.

Als Nebenanlagen der Straßenbahn sind zusätzliche Bauwerke geplant. Am Einschwenkbereich vom Willakedamm auf die BTE-Trasse ist ein Betonschaltheus (Grundfläche 2x2,50 m) und im Bereich des Bahnübergangs Neuer Damm ist ein zusätzliches Stellwerk (Grundfläche ca. 20 m<sup>2</sup>) vorgesehen. Für den Betrieb der Straßenbahn sind die Errichtung und der Betrieb von zwei neuen Gleichrichterwerken notwendig. Ein Standort befindet sich auf dem Gelände der Trinkwasserversorgungsstation innerhalb des Gleisbogens im Bereich Neuer Damm / Heinrich-Plett-Allee. Der andere Standort liegt auf dem Parkplatz eines Verbrauchermarktes an der Luxemburger Straße / Heinrich-Plett-Allee. Darüber hinaus sind an der Endhaltestelle Brüsseler Straße zwei WC-Häuschen für das Fahrpersonal geplant, und zum Abfangen der Böschungen entlang der Heinrich-Plett-Allee sind stellenweise Stützmauern erforderlich.

In einigen Bereichen entlang der Trasse sind Lärmschutzwände (LSW) vorgesehen. Nördlich des Willakedamm ist eine ca. 30 m lange LSW mit einer Höhe von 2,50 m geplant. Entlang der BTE-Trasse sind zwischen Willakedamm und Neuer Damm fast durchgehend beidseitig 1,20 m hohe LSW vorgesehen. Und im Verlauf der Heinrich-Plett-Allee wird südlich der Auffahrt zur B 75 eine 114 m lange LSW mit einer Höhe von 2-3 m errichtet.

## **1.2 Variantenprüfung / Chronik der Planung**

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting ist seit 1997 in den Nahverkehrsplänen des ZVBN enthalten. In den Jahren 2000 bis 2003 wurden die beiden Trassenvarianten KHL-Trasse (Roland Center / Kirchhuchtinger Landstraße(KHL) / Heinrich-Plett-Allee) und BTE-Trasse (Roland Center / Kirchhuchtinger Landstraße / Willakedamm/Heinrich-Plett-Allee) intensiv untersucht. Es wurden mehrere Studien und Machbarkeitsuntersuchungen für die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 erstellt.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass beide Trassenvarianten unterschiedliche Stärken und Schwächen aufweisen, aber beide grundsätzlich möglich sind. Die hierzu erstellten Studien und Untersuchungen sind den Planfeststellungsunterlagen im Ordner 4 nachrichtlich beigelegt.

Da im Stadtteil keine Einigung auf eine Trasse zu erzielen war, wurde 2003 ein Planungsbeirat aus Mitgliedern der Bürgerinitiativen, der Ortspolitik, der Bürgerschaftsfraktionen und der Verwaltung gegründet, der eine Empfehlung für eine der beiden Varianten erarbeiten sollte. Die Bewertung erfolgte anhand einer Nutzwertanalyse mittels Bewertung von 28 gewichteten Kriterien. Wirtschaftliche Aspekte sowie Kosten/Nutzen erhielten dabei den höchsten Gewichtungsfaktor. Die KHL-Trasse bekam im Ergebnis -26 Punkte, die BTE-Trasse +338 Punkte.

Auf Grundlage der Empfehlung des Planungsbeirates hat sich im März 2005 auch die Deputation für Bau und Verkehr für die BTE-Trasse entschieden.

Im März 2008 wurde zwischen den Gebietskörperschaften Stuhr, Weyhe und Bremen vertraglich vereinbart, dass die Verlängerung der Linie 8 nach Stuhr und Weyhe als Gemeinschaftsprojekt umgesetzt werden soll. Das Planfeststellungsverfahren in Niedersachsen ist zwischenzeitlich abgeschlossen worden, der am 25. Juli 2013 erlassene Beschluss wird jedoch in noch laufenden Verfahren beklagt.

Das Planfeststellungsverfahren in Bremen wurde im Frühjahr 2010 eingeleitet, begegnete allerdings massivem Widerstand im Stadtteil, insbesondere bei den Anliegern. Daraufhin wurde eine umfangreiche Variantenoptimierung erarbeitet und 2012 in einem öffentlichen Beteiligungsverfahren in Huchting vorgestellt und erörtert. Daraus ergaben sich eine Reihe weiterer Verbesserungsvorschläge, die bei der Erstellung der neuen Planfeststellungsunterlagen berücksichtigt und weiter konkretisiert wurden. Insgesamt hatten sich teilweise so gravierende Änderungen ergeben, dass es rechtlich geboten war, ein völlig neues Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Daher wurde mit Einreichung der neuen Unterlagen der alte Antrag zurückgezogen und ein neuer Antrag mit den neuen Unterlagen gestellt.

Neben der Reduzierung des Eingriffs in private Grundstücke sowie in den Baumbestand betrafen die Forderungen aus dem Stadtteil auch die Lage der Gleise. Unter anderem ist dem Wunsch nach einer Führung der Straßenbahn über die Werner-Lampe-Straße statt über den Huchtinger Dorfplatz entsprochen worden. Und in der Heinrich-Plett-Allee zwischen Delfter Straße und der Querung der B 75 wurde die Straßenbahn von der Seiten- in die Mittellage verlegt.

Es gibt Detailänderungen in der Trassenführung, wie z.B. einen kurzen eingleisigen Abschnitt auf der BTE-Trasse zwischen der Haltestelle „Auf den Kahlken“ und dem

Einschwenkbereich auf die Heinrich-Plett-Allee. Aber vor allem konnte durch die nunmehr in einigen Trassenabschnitten geplante, wesentlich aufwändigere Ausführung der Baumaßnahme in einer Vor-Kopf-Bauweise sowohl die Betroffenheit privater Grundstücke als auch der Verlust von Bäumen verringert werden. Die Vor-Kopf-Bauweise ermöglicht den Verzicht auf die normalerweise 5-10 m breiten Baufelder neben der eigentlichen Straßenbahntrasse. Entsprechend den Anregungen aus der Bevölkerung wurde in den geänderten Planunterlagen auch eine Reihe von Verbesserungen der Wegebeziehungen aufgenommen.

Hinsichtlich der Brücke über die B 75 hatte sich nach Untersuchungen aufgrund neuer Bundesvorschriften zwischenzeitlich ergeben, dass die Brückenkonstruktion nicht mehr ausreichend tragfähig ist und das Bauwerk somit ersetzt werden muss. Das Baurecht für diesen Brückenneubau wurde über ein Plangenehmigungsverfahren nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) geschaffen. Eine diesbezüglich vorgenommene neue Variantenuntersuchung hatte zum Ergebnis, dass im Zuge dieses Brückenneubaus die Möglichkeit eines zweigleisigen besonderen Bahnkörpers für die Führung der Linie 1 geschaffen werden soll.

Diese Vorzugsvariante wurde auf der Grundlage eines umfangreichen Variantenvergleiches ermittelt. Grundlage des Variantenvergleichs ist ein breites Spektrum an Zielen, die alle Zielfelder abdecken. Eine einseitige Ausrichtung auf einzelne Belange ist nicht zu erkennen. Die Gründe für die Auswahl der Variante BTE als Vorzugsvariante sind ausführlich im Variantenvergleich (Unterlagen 1, 26, 27) beschrieben und basieren auf verkehrlichen, naturräumlichen, städtebaulichen und wirtschaftlichen Aspekten.

Insgesamt wird das Auswahlverfahren daher als sachgerecht beurteilt. In dem Prozess der Variantenuntersuchung und -auswahl sind keine Fehler erkennbar. Es drängt sich unter Berücksichtigung des planerischen Ermessens in der Gesamtbetrachtung auch keine andere Variante als vorzugswürdig auf.

Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wurde darüber hinaus die Variantenprüfung noch einmal nachvollzogen unter besonderer Berücksichtigung der Inanspruchnahme von privatem Eigentum. Dabei wurde festgestellt, dass eine gute Zielerreichung nicht mit einem geringeren Eingriff in Privateigentum möglich wäre.

Es wurden alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen berücksichtigt und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung einbezogen. Es muss allerdings nicht jede Alternative mit gleicher Intensität geprüft werden. Alternativen, die bereits nach einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, können schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden. Eine

Alternative ist nur dann vorzugswürdig, wenn sie sich unter Berücksichtigung aller Belange als die eindeutig bessere aufdrängt.

Eine einseitige Ausrichtung der Belange liegt nicht vor. Die betroffenen Belange werden vollständig und umfassend betrachtet und berücksichtigt. Die Wahl der Vorzugsvariante ist daher nicht zu beanstanden.

### **1.3 Grunderwerb, Inanspruchnahme von Privateigentum**

Das Vorhaben beansprucht vorübergehend oder dauernd Flächen in Privateigentum.

Dem Eigentum als privatem Belang kommt entsprechend des Gewährleistungsgehaltes von Artikel 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zu. Außerdem ist im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Daher ist bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu prüfen, ob die Enteignung, gemessen an den Voraussetzungen des Art. 14 Abs. 3 GG, zulässig ist. Eine Enteignung kommt danach nur in Betracht, wenn sie zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich ist. Dieses Erfordernis schließt sämtliche Elemente des Übermaßverbotes ein. Die Enteignung muss zur Zweckerfüllung geeignet sein. Sie muss in dem Sinne erforderlich sein, dass zur Erreichung des mit ihr erstrebten Erfolgs kein anderes, gleich wirksames, aber weniger einschneidendes Mittel hätte gewählt werden können. Die Schwere des Eingriffs darf nicht außer Verhältnis zu dem Gewicht und der Dringlichkeit der den Eigentumsentzug rechtfertigenden Gründe stehen. Es ist mithin zu prüfen, ob das planerische Ziel auf andere Weise auch ohne die Inanspruchnahme von privatem Eigentum oder mit geringerer Eingriffsintensität erreichbar wäre.

Ebenfalls durch Artikel 14 Absatz 1 GG geschützt ist das Recht am eingerichteten ausgeübten Gewerbebetrieb. Das Vorbringen von Gewerbetreibenden sowie Eigentümern von vermieteten oder verpachteten Immobilien wurde daher nicht nur hinsichtlich der direkten Grundstücksbetroffenheit überprüft und abgewogen, sondern wurde auch in Bezug auf die Ausübung des Gewerbes besonders berücksichtigt. Im Ergebnis der jeweiligen Einzelfallprüfungen ist festzustellen, dass es während der Bauphase im Nahbereich der Baustelle zu Beeinträchtigungen der Erreichbarkeit von Grundstücken kommen wird. Die Erreichbarkeit von Wohngebäuden und Gewerbebetrieben ist aber ständig sichergestellt. Außerdem werden für einige Verbindungen dauerhaft geringe Umwege gegenüber der heutigen Anbindung erforderlich werden. Unter Berücksichtigung der individuellen Gegebenheiten wurde jedoch festgestellt, dass der Umfang der Beeinträchtigung sich jeweils in einem zumutbaren Ausmaß bewegt.

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 erforderlich. Die Eingriffe sind aber auf ein Mindestmaß reduziert. Eine weitere Minderung ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeiten und bei sachgerechter Abwägung mit anderen Belangen nicht möglich.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Der Vorhabenträger hat nachvollziehbar dargelegt, dass die Inanspruchnahme dieser Flächen als integraler Bestandteil des Vorhabens erforderlich ist. Die verfassungsrechtlich geschützten Interessen der von der beabsichtigten Inanspruchnahme ihres Privateigentums betroffenen Eigentümer waren aufgrund der Bedeutung dieses Schutzes und der Tragweite der Entscheidung dieses Planfeststellungsbeschlusses, der eine Enteignungsgrundlage darstellt, besonders zu berücksichtigen. Es war daher festzustellen, dass es keine Alternativen zur gewählten Variante gibt, die eine Verringerung bzw. sogar einen Verzicht auf die Inanspruchnahme der privaten Flächen ermöglichen würde, dabei aber noch eine hinlängliche Zielerreichung sicherstellen.

Insgesamt ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass mit Rücksicht auf das Gewicht der mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Belange kein unverhältnismäßiger Eingriff in das Grundeigentum vorliegt.

#### **1.4 Planrechtfertigung**

Eine wesentliche Grundvoraussetzung zum Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses ist das Vorliegen einer Planrechtfertigung, die nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde für die beantragte Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 bis Mittelshuchting einschließlich der Linie 8 bis Landesgrenze gegeben ist.

Die Planrechtfertigung 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. Sie bildet die Grundlage zur Abwägung zwischen den Einwendungen (§ 28 Abs. 1 PBefG) und den hierzu erfolgten Stellungnahmen des Antragstellers.

Die Planung zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 bis Mittelshuchting einschließlich der Linie 8 bis zur Landesgrenze setzt die Maßgaben des Nahverkehrsplanes des ZVBN, des Bremischen ÖPNV-Konzeptes, der Zielsetzung der BSAG und der bremischen Parlamentsbeschlüsse zum Ausbau und zur Modernisierung des Straßenbahnnetzes in geeigneter Weise um. Die in der Stadtgemeinde Bremen verkehrenden Straßenbahnlinien dienen der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr und stellen von daher eine Aufgabe der Daseinsvorsorge dar. Der öffentliche Personennahverkehr soll im Verbund mit dem Fußgänger- und Fahrradverkehr im Interesse des Umwelt- und Gesundheitsschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Land als eine möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen.

Aus der vorliegenden Planung ergeben sich unverkennbar Verbesserungen in der verkehrlichen Situation des geplanten Raumes, welche die Sinnhaftigkeit der Baumaßnahme klar unterstreichen und die Umsetzung des Planes gebieten.

Zugleich ist die Planung auch aus Umweltsicht vorteilhaft. Durch die hohe Beförderungskapazität bei kurzen Taktzeiten bietet die Straßenbahn die Möglichkeit, auf die Benutzung privater Pkw zu verzichten und durch die daraus resultierende Vermeidung umweltschädlicher Emissionen einen deutlichen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten.

Dem steht auch nicht entgegen, dass die BSAG zwischenzeitlich gezwungen ist, einen kurzen Streckenabschnitt der Linie 8 mit Bussen zu überbrücken, weil aus technischen Gründen keine ausreichende Anzahl verkehrstüchtiger Straßenbahnen zur Verfügung steht. Die Planfeststellungsbehörde hat sich davon überzeugt, dass sowohl von Seiten Bremens als auch seitens der BSAG alles Erforderliche unternommen und veranlasst wird, um diesen Missstand möglichst umgehend zu beheben. Nach der gründlichen Vorprüfung wurden zwischenzeitlich auch die erforderlichen Beschlüsse von Senat gefasst, um die notwendigen Ersatzbestellungen in Kürze in die Wege leiten zu können.

Aus der Gesamtbetrachtung der Maßnahme ergibt sich somit kein Anlass, die Sinnhaftigkeit und damit auch die Planrechtfertigung dieser im öffentlichen Interesse liegenden Maßnahme anzuzweifeln.

## **1.5 Finanzierung**

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch den Bund aus Mitteln des GVFG (Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden) sowie aus bremischen Mitteln (u.a. Bremisches ÖPNVG - Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen). Hierzu wurden die voraussichtlichen Kosten der Maßnahme ermittelt und gemäß der gesetzlichen Vorgaben bei der Durchführung der Standardisierten Bewertung zugrunde gelegt. Nach den Ergebnissen der Standardisierten Bewertung ist die Maßnahme als wirtschaftlich anzusehen. Zudem ist die Finanzierung der Maßnahme durch entsprechende politische Beschlüsse der Gemeinden Stuhr und Weyhe sowie Bremen abgesichert. Für die Planfeststellungsbehörde ergibt sich somit kein Anlass, die Finanzierung der Maßnahme und damit auch die Planrechtfertigung anzuzweifeln.

## **1.6 Immissionsschutz**

Das beantragte 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 iVm der 16. BImSchV). Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm ist nach den verschiedenen, in der entsprechenden Reihenfolge zu beachtenden Stufen erfolgt. Es ist bereits bei der Variantenuntersuchung und -optimierung 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).

Dem aktiven Lärmschutz ist nach der gesetzlichen Wertung regelmäßig der Vorrang vor dem passiven Lärmschutz einzuräumen. Beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer Straßenbahn oder 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.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i.V.m. der gemäß § 43 BImSchG erlassenen 16. BImSchV vorzunehmen. In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel für Straßen, in § 4 für Schienenwege verbindlich

vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen gemäß Anlage 1 „RLS-90“ zu erfolgen, bei Schienenwegen gemäß Anlage 2 „Schall 03“. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Für den geplanten Neubau der Straßenbahnlinien 1 und 8 wurde durch das Ingenieurbüro Bonk-Maire-Hoppmann GbR, Rostocker Straße 22, 30823 Garbsen am 21.03.2014 ein schalltechnisches Gutachten (Nr. 07198/I) erstellt (Anlage 17 in Ordner 2). Dort sind alle Objekte angegeben, für die „dem Grunde nach“ ein Anspruch auf Lärmschutz festgestellt wurde. Die Abwicklung der ggf. erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster; schallgedämmte Lüftungseinrichtungen) erfolgt auf der Grundlage der 24. BImSchV. Die ggf. erforderliche Entschädigung von Außenwohnbereichen wird in der VLärmSchR 97 geregelt.

Insgesamt wird sich die Lärmbetroffenheit der Anwohner nicht wesentlich verändern. Die Einhaltung der maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV durch die vorgesehenen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen gewährleistet im Regelfall die Beachtung der Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse.

Das Schalltechnische Gutachten (Anlage 17) wurden von einem unabhängigen Ingenieurbüro unter Berücksichtigung aller geltenden gesetzlichen Regelungen sowie dem Stand der Wissenschaft entsprechend erstellt. Nach den vorliegenden Unterlagen bestehen keine Bedenken, dass die Prognosen und Berechnungen methodengerecht mit allen zur Verfügung stehenden Erkenntnismitteln und unter Berücksichtigung der jeweiligen topografischen Gegebenheiten erstellt worden sind.

#### Summenpegel

Nach dem Berechnungsverfahren ist auch eine eventuelle Vorbelastung durch andere Geräusche nicht in Ansatz zu bringen. Nach dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ist der Lärm für jeden Geräuschemittenten, wie Straßenverkehr, Schienenverkehr, Luftverkehr, Wasserstraßenverkehr, Industrie und Gewerbe, Sportanlagen und Freizeitanlagen getrennt zu erfassen. Diese getrennte Erfassung ist bedingt durch die verschiedenen Regelwerke und Berechnungsmethoden, die je nach Geräuschart unterschiedlich sind. Der Beurteilungspegel bezieht sich somit nur auf den zu bauenden (hier: Straßenbahn) oder zu ändernden (hier: Straße) Verkehrsweg.

Nach neuerer Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichtes (OVG) Bremen (Urteil vom 18. Februar 2010, Az 1 D 599/08) ist jedoch bei einem direkten konzeptionellen



und planerischen Zusammenhang von zwei Baumaßnahmen eine Berücksichtigung der Summenpegel im Abwägungsprozess erforderlich.

Wie auch im Schalltechnischen Gutachten erwähnt, ist zudem auf die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 18.12.1999 zu verweisen, wonach eine Überschreitung eines Bezugspegels von 70 dB(A) am Tage bzw. 60 dB(A) in der Nachtzeit städtebaulich besonders zu würdigen ist.

In diesem Zusammenhang wird entsprechend der Verfügung vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr zur Anwendung des Summenpegels vom 22.03.2011 und auf Grundlage einer entsprechenden Rechtsauffassung der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Einzelfallabwägung auch für die Objekte „dem Grunde nach“ ein Anspruch auf passiven Lärmschutz festgestellt, bei denen im Prognose-Planfall (mit Verlängerung der Straßenbahnlinie 1/8) die Gesamt-Immissionsbelastung durch Straßen- und Schienenverkehrsgeräusche oberhalb von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts liegt.

Im Prognose-Planfall liegt der Summenpegel bei insgesamt 25 Gebäuden (davon ein Altenpflegeheim) sowie bei einem Außenwohnbereich beiderseits der Kirchhuchtinger Landstraße über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts, so dass auch hierfür „dem Grunde nach“ ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen festgestellt wird.

Auch hinsichtlich der zu erwartenden Lärmbelastung während der Bauphase ist durch die Planung des Vorhabenträgers in Verbindung mit den in diesem Beschluss verfügbaren Auflagen sichergestellt, dass es nicht zu unzumutbaren Belastungen kommen wird.

## **1.7 Erschütterungen**

Aufgrund der Ergebnisse des erschütterungstechnischen Gutachtens (Anlage 18) zu den Einwirkungen auf die Bausubstanz während des Betriebes der Straßenbahn ist festzustellen, dass Gebäudeschäden unter Berücksichtigung der prognostizierten Werte für alle Wohngebäude entlang der zukünftigen Straßenbahntrasse ausgeschlossen werden können.

In den Einzelfällen, in denen das Gutachten eine Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 (Erschütterungen im Bauwesen: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) für möglich hält, hat der Antragsteller Erschütterungsmessungen nach Inbetriebnahme der Straßenbahn zugesagt (siehe auch entsprechende Auflage unter I, 2.7.2 in diesem Beschluss).

Da aufgrund von Erschütterungen während der Bauphase Schäden im Nahbereich nicht gänzlich auszuschließen sind, hat der Antragsteller zugesichert, für die in einem Korridor von 50 m Abstand beidseits der Trasse liegenden Gebäude Beweissicherungsverfahren durchzuführen (siehe auch unter I, 2 Nebenbestimmungen in diesem Beschluss).

Insgesamt ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür, die Ergebnisse des erschütterungstechnischen Gutachtens des Ingenieurbüros Bonk-Maire-Hoppmann GbR vom 14.03.2014 anzuzweifeln. Weder ergeben sich im Verfahren konkrete Hinweise auf Mängel bei den Messungen und Berechnungen noch sind die sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen bzw. rechtlichen Bewertungen als zweifelhaft anzusehen. Die Auffassung des Antragstellers sowie die Aussagen des Gutachtens sind nachvollziehbar und begründet.

### **1.8 Elektrische und magnetische Felder**

In Bezug auf den Schutz von Personen, d.h. der Allgemeinheit und der Nachbarschaft, vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder und zur Vorsorge werden in der 26. BImSchV zulässige Werte genannt, die – wie aktuelle Messungen in Lilienthal zeigen – an Straßenbahnstrecken deutlich unterschritten werden. Somit kann nach dem heutigen Kenntnisstand eine gesundheitliche Beeinträchtigung von Menschen ausgeschlossen werden.

Da die eigentlichen Straßenbahnstrecken mit Gleichstrom betrieben werden, treten im Nahbereich Gleichfeldänderungen auf, die sich dem natürlichen Erdmagnetfeld überlagern.

Untersuchungen in Bremen haben ergeben, dass auch im Nahbereich zu den Gleichrichterwerken die für Kinder angesetzten Werte nicht überschritten werden. Zudem befinden sich keine Daueraufenthaltsbereiche von Menschen in der Nähe der geplanten Gleichrichterwerke.

### **1.9 Gesetzliche Grundlagen**

Der Bau der Verkehrsanlagen für den ÖPNV sowie der MIV-Anlagen, die aufgrund der ÖPNV-Maßnahme umgebaut werden müssen, erfolgt auf der Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in der derzeit gültigen Fassung sowie der unter diesem Gesetz erlassenen Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) vom 11.12.1987 in der derzeit gültigen Fassung. Für die

beschriebene Maßnahme ist gemäß § 28 ff. des Gesetzes ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Im Zusammenhang mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 bis Mittelshuchting einschließlich der Linie 8 bis Landesgrenze Bremen/Niedersachsen sind die Bahnanlagen der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH (BTE) betroffen, die dem Planfeststellungsvorbehalt nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) unterliegen. Die beantragten Maßnahmen sind nach § 18 AEG planfeststellungspflichtig, es erfolgt ein gemeinsames Verfahren nach § 28 PBefG entsprechend § 78 BremVwVfG.

Innerhalb dieses Verfahrens war gemäß der Anlage 1 zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) in der derzeit gültigen Fassung in Verbindung mit § 3c Satz 1 UVPG für dieses Vorhaben eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen. Die Umweltverträglichkeit ist zu prüfen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 zu berücksichtigen wären.

Die Planfeststellungsbehörde hat der Antragstellerin aufgrund überschlägiger Prüfung des geplanten Vorhabens unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 des UVPG aufgeführten Kriterien mit Schreiben vom 21. August 2013 mitgeteilt, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist.

Die Technische Aufsichtsbehörde im Hause des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr wird den Streckenabschnitt im Sinne der BOStrab, die LEA GmbH im Bereich der BTE-Strecke im Sinne der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) prüfen und genehmigen.

Für den gesamten Neubauabschnitt erfolgt die Prüfung der Bauunterlagen gemäß § 60 BOStrab bzw. gemäß den Vorgaben der EBO in Absprache mit den Technischen Aufsichtsbehörden auf Grundlage der noch vorzulegenden Ausführungsplanung.

Die zur Umsetzung der Planung erforderlichen Genehmigungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 PBefG werden nach Rechtskraft dieses Beschlusses durch die Genehmigungsbehörde erteilt, die Genehmigung nach § 37 PBefG wird nach erfolgter Abnahme der fertig gestellten Betriebsanlagen im Einvernehmen mit der Technischen Aufsichtsbehörde des Landes Bremen erteilt.

Zur Inbetriebnahme der ergänzten Bahnanlagen nach dem AEG ist eine eisenbahntechnische Abnahme und eine Erlaubnis erforderlich (§§ 5a u. 7f AEG). Diese ist rechtzeitig über die LEA (Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH) beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) - Nichtbundeseigene Eisenbahnen - zu beantragen.

## **2. Anhörung und Erörterung**

Bei dem Bauvorhaben handelt es sich um eine Maßnahme von wesentlicher Bedeutung im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Der Betrieb gewerblicher Art "Bau und Vermietung von Nahverkehrsanlagen – Stadtgemeinde" hat unter dem 9. Mai 2014 den Antrag auf Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses gemäß § 28 ff PBefG beim Senator für Bau, Umwelt und Verkehr - Planfeststellungsbehörde - als zuständiger Genehmigungsbehörde gestellt.

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr - Anhörungsbehörde - wurde mit Schreiben vom 21. Mai 2014 von der Genehmigungsbehörde gebeten, das Anhörungsverfahren gemäß § 73 Bremisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BremVwVfG) durchzuführen.

### **2.1 Anhörung der Öffentlichkeit**

Die Unterrichtung der Öffentlichkeit über die Auslegung der Planunterlagen erfolgte am 11. Juni 2014 durch Amtliche Bekanntmachung in der Tageszeitung (Weser-Kurier) und wurde ebenfalls am 11. Juni 2014 im Amtsblatt der Freien Hansestadt Bremen verkündet. Die Planunterlagen lagen danach im Zeitraum vom 16. Juni 2014 bis einschließlich 15. Juli 2014 an folgenden Orten zur allgemeinen Einsichtnahme aus:

- Ortsamt Huchting, Franz-Löbert-Platz 1, 28259 Bremen
- Bibliothek der Bremischen Bürgerschaft, Haus der Bürgerschaft, Am Markt 20 (Börsenhof A/Kellergeschoss), 28195 Bremen
- Auf Grund des länderübergreifenden Vorhabenbezuges wurde in der Veröffentlichung darauf hingewiesen, dass die Planunterlagen auch in den Gemeinden Stuhr und Weyhe zeitgleich öffentlich ausgelegt wurden.
- Außerdem wurde der Plan für das Vorhaben auf der Internetseite des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr zugänglich gemacht.

Einwendungen gegen den ausgelegten Plan konnten bis einschließlich 29. Juli 2014 erhoben werden.

## **2.2 Anhörung der Träger öffentlicher Belange und Behörden**

Parallel zur Anhörung der Öffentlichkeit wurden die vom Plan berührten Behörden und Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 05. Juni 2014 über die Planung informiert und um Stellungnahme bis zum 31. Juli 2014 gebeten.

Im Anhörungsverfahren wurden 70 Träger öffentlicher Belange (nachfolgend TöB genannt) beteiligt, wobei die nachfolgend genannten keine Bedenken gegen das Vorhaben erhoben bzw. sich überhaupt nicht zum Vorhaben geäußert haben:

- BSAG
- E.ON Kraftwerke GmbH
- E.On Netz GmbH
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Polizei Bremen
- Handelskammer Bremen
- Tennet
- Hauptzollamt Bremen
- Landesamt für Denkmalpflege, Bremen
- Senatorin für Soziales, Kinder, Jugend und Frauen
- Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
- Landkreis Diepholz
- Abwasserverband Stuhr/Weyhe
- Gemeinde Stuhr
- Gemeinde Weyhe
- Arbeitnehmerkammer
- Amt für Straßen und Verkehr
- BTE-Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH
- Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
- Entsorgung kommunal
- Fachvereinigung Personenverkehr
- GEOInformation Bremen
- Gewerbeaufsicht des Landes Bremen
- Handwerkskammer
- Immobilien Bremen
- Landesbevollmächtigter für Bahnaufsicht
- Landwirtschaftskammer
- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

- Senatorin für Finanzen
- Senator für Inneres und Sport
- Senatskanzlei
- Stadtamt
- Tele-Columbus Nord GmbH
- Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen
- Bundesamt für Immobilienaufgaben
- WFB Wirtschaftsförderung Bremen

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

- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH
- ZVBN - Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen
- VBN Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen
- Bremischer Deichverband am linken Weserufer
- Der Landesarchäologe
- Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie / Bergaufsicht Meppen
- LEA, Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH
- Umweltbetrieb Bremen / hanseWasser Bremen GmbH
- Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Technische Aufsichtsbehörde
- Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Fachbereich Bau
- Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Fachbereich Umwelt
- Der Landesbehindertenbeauftragte
- Feuerwehr Bremen
- Polizei Bremen, Kampfmittelräumdienst
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- EWE Netz GmbH
- Gesundheitsamt Bremen
- Geologischer Dienst für Bremen

Die nachfolgenden Träger öffentlicher Belange haben Bedenken und Einwände gegen das Vorhaben vorgetragen.

- PLEdoc GmbH, Netzverwaltung – Fremdplanungsbearbeitung  
Open Grid Europe GmbH / GasLINE GmnH&Co.KG
- BREPARK

- Telekom Deutschland GmbH, Out-of-Home Media
- Ortsamt / Beirat Huchting
- Wesernetz Bremen GmbH
- Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband (OOWV)

Die nachfolgend beteiligten Naturschutzverbände haben sich überhaupt nicht zum Vorhaben geäußert.

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

### **2.3 Private Einwendungen**

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung wurden 283 Einwendungen von Privatpersonen gegen die Planung erhoben, über die in diesem Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden ist. Von diesen Einwendungen wurden drei erst nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben, so dass sie als präkludiert zu bewerten sind. Zwei Einwendungen konnten namentlich bzw. adressmäßig nicht zugeordnet werden.

Mit Ablauf der Einwendungsfrist am 29. Juli 2014 waren alle Einwendungen ausgeschlossen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen. Hierauf ist in der Bekanntmachung der Auslegung entsprechend den Vorgaben der § 73 Absatz 4 des Bremischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BremVwVfG) sowie § 29 Absatz 4 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) hingewiesen worden. Ferner ist im Bekanntmachungstext ausdrücklich darüber informiert worden, dass alle Einwendungen eine Adressenangabe aufweisen sowie persönlich unterschrieben sein müssen. Somit sind diese fünf Einwendungen mit den laufenden Nummern 379, 380, 381, 382 und 383 als verspätet bzw. als unvollständig zurückzuweisen. Eine entsprechende Mitteilung erhielten die Einwenderinnen und Einwender, die ihre Anschrift angegeben hatten, bereits durch die Anhörungsbehörde.

In diesen fünf Einwendungen werden Vorbehalte und Argumente vorgetragen, die auch Inhalt vieler weiterer Einwendungen sind. Es ist mithin sichergestellt, dass die Inhalte dieser fünf Einwendungen im Abwägungsprozess der Planfeststellungsbehörde Berücksichtigung finden. Soweit darüber hinaus individuelle Eigentumsbelange geltend gemacht werden, werden diese unter Beachtung des

grundrechtlichen Schutzes des Eigentums (Artikel 14 Grundgesetz) gesondert berücksichtigt.

Ebenfalls Eingang in den Abwägungsprozess der Planfeststellungsbehörde haben die zahlreichen, nachträglich übersandten Hinweise und Forderungen gefunden, ohne dass diese Schreiben und E-Mails aber explizit benannt werden. Es wurde dort nichts vorgetragen, was nicht bereits im Anhörungsverfahren problematisiert worden war.

In der nachstehenden Abwägung der erhobenen Einwendungen werden die privaten Einwendungen anonymisiert unter Ziffer 3.2 thematisch, ohne einzelne Benennung, nach inhaltlichen Belangen zusammengefasst und abgewogen. Die Abwägung erfolgt zu den einzelnen Themenbereichen.

Eine Abwägung einzelner Einwendungen erfolgt in den Einzelfällen, die der vorstehend genannten inhaltlichen Zusammenfassung nicht direkt zuzuordnen sind, ebenfalls in anonymisierter Form unter Ziffer 3.3.

Weitere Einwendungen von Privatpersonen oder Firmen liegen nicht vor.

## **2.4 Abschluss der Anhörung und Erörterung**

Die im Rahmen der Anhörung eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen wurden danach dem Antragsteller mit der Bitte um Bewertung und Stellungnahme zugeleitet. Eine Gegenäußerung des Antragstellers wurde den Einwenderinnen und Einwendern zeitnah zum Erörterungstermin zugeleitet.

Die rechtzeitig gegen den Plan erhobenen Einwendungen sowie die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zu dem Plan wurden mit dem Vorhabenträger, den Behörden, den Betroffenen sowie den Einwenderinnen und Einwendern erörtert. Die Erörterung mit der beteiligten Öffentlichkeit erfolgte in der Zeit vom 17. bis 19. März 2015, am 20. März 2015 wurden die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange erörtert.

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

Über den Termin wurde eine Erörterungsniederschrift gefertigt, die - neben den Angaben zum Ort, Tag und Verlauf der Verhandlung, den Namen des Verhandlungsleiters, der Beteiligten und ihren Vertretern sowie dem Verfahrensgegenstand und den gestellten Anträgen - den wesentlichen Inhalt der Aussagen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer sowie der Verhandlungsergebnisse enthält.



### **3. Abwägung der erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen**

Vor der Abwägung ist hervorzuheben, dass in diesem Planfeststellungsverfahren gemäß § 75 Bremisches Verwaltungsverfahrensgesetz alle öffentlich - rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen für dieses Einzelverfahren rechtsgestaltend geregelt werden.

#### **3.1 Abwägung der von Behörden oder Trägern öffentlicher Belange eingebrachten Stellungnahmen**

Die von den unter Ziffer 2.2 aufgeführten Trägern öffentlicher Belange abgegebenen Forderungen und Hinweise werden gemäß der vom Antragsteller hierzu abgegebenen Stellungnahme in der Umsetzung der Planung berücksichtigt. Zur Sicherstellung der in der Stellungnahme abgegebenen Zusagen wurde eine entsprechende Auflage in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

Überwiegend haben diese Stellungnahmen daher durch entsprechende, verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers bereits ihre Erledigung erfahren. Insbesondere die von den Leitungsträgern geforderte umfassende und frühzeitige Beteiligung bei der Ausführungsplanung hat der Vorhabenträger in seinen schriftlichen Erwiderungen verbindlich zugesagt. Nicht in allen Fällen aber konnte den Forderungen entsprochen bzw. die Bedenken und Einwände ausgeräumt werden. Sie werden daher, aus den nachstehend ausgeführten Gründen, zurückgewiesen.

##### **3.1.1 Gesundheitsamt**

Von Seiten des Gesundheitsamtes werden zahlreiche Hinweise gegeben sowie Fragen gestellt und Forderungen erhoben.

Im Wesentlichen wird auf die nachstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen der privaten Einwenderinnen und Einwender verwiesen.

Entsprechend der Zusage aus dem Erörterungstermin wird das Gesundheitsamt, Frau Dr. Kaiser, im Rahmen der Ausführungsplanung bei der Erstellung des Baustellenkonzeptes zu beteiligen (siehe auch vorstehend unter Auflagen 2.7.4.). Dieser Forderung wird mithin entsprochen.

Entsprechend den Forderungen des Gesundheitsamtes wird über die Ausschreibung für das Unterwerk Flämische Straße sichergestellt, dass die in der VDV-Mitteilung 5000 unter Kapitel 5 aufgeführten Anforderungen eingehalten werden (siehe auch vorstehend unter Auflage 2.8). Dieser Forderung wird mithin entsprochen.

Soweit ein Verzicht auf die Anwendung des Schienenbonus gefordert wird, war diese Forderung zurückzuweisen. Grundsätzlich entspricht die Anwendung des Schienenbonus der geltenden Rechtslage. Der Vorhabenträger könnte von der Anwendung bereits zum heutigen Zeitpunkt absehen, müsste aber die entsprechenden Kosten tragen. Angesichts der prekären Haushaltslage Bremens ist nachvollziehbar, dass davon kein Gebrauch gemacht wird.

Die Einwendungen des Gesundheitsamtes werden zurückgewiesen.

### **3.1.2 Ortsamt / Beirat Huchting**

Ortsamt und Beirat Huchting sprechen sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten grundsätzlich gegen die Maßnahme aus.

Im Wesentlichen wird auf die nachstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen der privaten Einwanderinnen und Einwander verwiesen.

#### Planungsalternative Varreler Bäke

Für den Fall einer Verlängerung der Linie 1 nach Mittelshuchting fordert der Beirat ein P&R-Angebot durch eine Verlängerung der Trasse bis über die Varreler Bäke.

Im Rahmen der Entwurfsplanung wurde eine Planungsalternative geprüft, die die Verlängerung der Straßenbahngleise bis zur Einmündung Luxemburger Straße/Huchtinger Heerstraße zum Inhalt hatte. Diese Untersuchung ergab, dass für die Herstellung der Wendeschleife an dieser Stelle auf jeden Fall zusätzlicher Grunderwerb erforderlich wäre. Voraussichtlich würde aufgrund der zusätzlichen Fahrzeit ein zusätzliches Straßenbahnfahrzeug benötigt werden, und es wäre außerdem mit Leistungsfähigkeitseinbußen für den MIV auf der Huchtinger Heerstraße zu rechnen. Demgegenüber ist keine wesentliche Verbesserung der Erschließungsfunktion zu erkennen, die diese zusätzlichen Eingriffe und Kosten rechtfertigen könnten. Eine Verlängerung um weitere 100 m bis zur Varreler Bäke würde weitere Eingriffe, weitere Kosten und zusätzliche Fahrzeit verursachen und damit die negativen Wirkungen dieser Planungsalternative noch verstärken.

Da es am Roland-Center weiterhin ein ausreichendes P&R Angebot geben wird, sind keine Vorteile der geforderten Verlängerung zu erkennen, die auch nur annäherungsweise die zusätzlichen Eingriffe und Kosten rechtfertigen könnten. Insbesondere der nötige Eingriff in privates Eigentum wäre mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht zu vereinbaren.

Diese Forderung wird mithin zurückgewiesen.

#### Forderung nach einem Erhalt des Marktplatzes Sodenmatt in derzeitiger Größe

Die bisher für den Wochenmarkt „Am Sodenmatt“ genutzte Platzfläche wird durch die geplante Baumaßnahme nur unwesentlich reduziert. Die Planung wurde vom Vorhabenträger mit dem Großmarkt Bremen im Vorfeld abgestimmt. Der Marktbetrieb kann auch nach Umsetzung der Baumaßnahme im gleichen Umfang weitergeführt werden. Der Forderung wird insoweit entsprochen.

#### Bahnsteig Auf den Kahlken, Forderung nach einem dritten Gleis, Aufweitung der Haltestelle

Das nördliche der beiden Gleise wird von Fahrzeugen der BTE genutzt. Daher erhält dieser nördlich gelegene Bahnsteig eine entsprechende optische Kennzeichnung für den überstrichenen Bereich der BTE-Fahrzeuge. Weiterhin werden die Fahrgäste durch ein akustisches Signal auf eine Durchfahrt aufmerksam gemacht. Dies entspricht den heute geltenden Sicherheitsvorschriften. Demgegenüber würde das geforderte dritte Gleis erhebliche zusätzliche Eingriffe in Grundstücke Privater bedeuten. Der Eingriff in das Grundrecht auf Eigentum wäre in Bezug auf einen möglichen Sicherheitsgewinn damit unverhältnismäßig.

Diese Forderung wird mithin zurückgewiesen.

Insoweit, als hinsichtlich der Haltestelle Auf den Kahlken das Entstehen eines Angstraumes befürchtet wird, wird den Forderungen auch des Ortsamtes/Beirates Huchting entsprochen. Zu den diesbezüglichen Änderungen / Aufweitung der geplanten Zugänge zu den Haltestellen siehe unter Punkt 3.2 in den nachstehenden Ausführungen zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen der privaten Einwanderinnen und Einwander.

Darüber hinaus werden die Einwendungen des Ortsamtes und des Beirates Huchting zurückgewiesen, soweit den Forderungen nicht gemäß den vorstehenden Ausführungen entsprochen wird.

### **3.2 Abwägung der von Privaten eingebrachten Einwendungen**

Eine Vielzahl von Einwendungen richtet sich in grundsätzlicher Art gegen das beantragte Vorhaben. Dabei wird insbesondere Folgendes geltend gemacht:

- Zweifel am Fachplanungsrecht, Zuständigkeit und Abschnittsbildung bestehen
- für das Vorhaben bestehe keine Planrechtfertigung
- die Finanzierung sei nicht gesichert
- eine neue Standardisierte Bewertung sei zwingend erforderlich
- Forderung nach Beibehaltung des Busringverkehrs („Nullvariante“)

- Forderung nach Einsatz von Elektrobussen statt Straßenbahnverlängerung
- Bedenken hinsichtlich der prognostizierten Fahrgastzahlen werden vorgetragen
- Trassenwahl und Trassenalternativen werden problematisiert
- Verkehrsanlagen / Verkehrsführung werden kritisiert
  - Führung am Roland-Center
  - Wendeschleife / P+R
  - Gleislage und Radwegführung auf der Heinrich-Plett-Allee
  - Radverkehrsführung Willakedamm
  - Wegeverbindung Neuer Damm- Heinrich-Plett-Allee
  - Bahnsteig Auf den Kahlken
  - Erreichbarkeit der Grundstücke an der Kirchhuchtinger Landstraße
- Bau- und betriebsbedingte Emissionen werden beklagt
  - Straßen- und Schienenverkehrslärm
    - Die Anwendung des Schienenbonus wird problematisiert
  - Lärmschutz im Einzelnen
    - Bereich Bredaer Straße
    - Bereich entlang der BTE-Trasse
  - Lärmbelastung während der Bauzeit
- Befürchtete Erschütterungen beim Bau und Betrieb der Straßenbahn
- Befürchtung von Elektrosmog
- Befürchtungen hinsichtlich Altlasten (u.a. Teer, Glyphosat)
- Die Eingriffe in Flora und Fauna seien zu umfangreich
- Wertverluste werden befürchtet / Entschädigungen werden gefordert
- Einwendungen gegen eine Grundstücksinanspruchnahme
- Dauerhaft zu beschränkende Flächen für Lärmschutzwand
- Sorge um die Funktionsfähigkeit von Entwässerungsgräben
- Verlust der Privatsphäre durch Wegfall von Sichtschutz wird beklagt

### **Vorbemerkung - Allgemeine Einwendungen**

Durch die Planfeststellungsbehörde wurden die erhobenen allgemeinen Einwendungen grundsätzlicher Art nach thematischen Gesichtspunkten, ohne einzelne Benennung der jeweiligen Einwendungen, zusammengefasst und unter Berücksichtigung der vom Antragsteller abgegebenen Stellungnahme abgewogen und bewertet. Aus datenschutzrechtlichen Gründen erfolgt dabei keine namentliche Nennung der einzelnen Einwenderinnen und Einwender.

Einwendungen, deren Inhalte der thematischen Zusammenfassung nicht bzw. nicht gänzlich zuzuordnen sind, werden unter Ziffer 3.3 anonymisiert einzeln abgewogen und bewertet. Dort erfolgt auch die Behandlung der beiden im Rahmen des Erörterungstermins förmlich eingebrachten Anträge. Den Einwenderinnen und Einwendern wurde im Anhörungsverfahren bereits eine Einwendungsnummer zugewiesen, unter der sie die Abwägung ihrer Einwendung identifizieren können.

### **3.2.1 Fachplanungsrecht, Zuständigkeit und Abschnittsbildung**

Die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 erfordert nach Maßgabe der §§ 28 ff Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i.V.m. §§ 72 ff Bremisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BremVwVfG) ein Planfeststellungsverfahren, da Betriebsanlagen der Straßenbahnen neu gebaut werden sollen. Gegenstand der Planungen ist daneben auch der Ausbau von Eisenbahnbetriebsanlagen der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn im Bereich zwischen Willakedamm und Varreler Landstraße (Landesgrenze). Vorgesehen sind hierbei die teilweise Herstellung einer Zweigleisigkeit sowie die Elektrifizierung der gesamten Ausbaustrecke. Diese wesentlichen Änderungen bedürfen nach eisenbahnrechtlichen Vorschriften ebenfalls der Planfeststellung. Gemäß § 75 Abs. 1 HS 2 BremVwVfG bzw. § 78 BremVwVfG ist insgesamt jedoch nur ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, welches alle weiteren Genehmigungen, Erlaubnisse, Zustimmungen und Planfeststellungen ersetzt. Für dieses konzentrierende Planfeststellungsverfahren gelten die Verfahrensvorschriften des Hauptverfahrens, jedoch werden die materiell-rechtlichen Bestimmungen aller betroffenen Fachgesetze beachtet. Dies wird u.a. durch die Beteiligung der zuständigen Aufsichts- und Genehmigungsbehörden sichergestellt.

Verfahrensbedingte Rechtsverletzungen können insoweit ausgeschlossen werden. Diesbezügliche Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Bildung von Planungsabschnitten in einen niedersächsischen und einen bremischen Teil der Linie 8 ist sachlich gerechtfertigt und rechtlich zulässig. Während auf niedersächsischem Gebiet im Wesentlichen eine für den Eisenbahnbetrieb gewidmete Bestandstrasse ertüchtigt wird, gehen die Planungen auf bremischem Gebiet deutlich darüber hinaus. Hierdurch ergeben sich bauliche Erfordernisse, die zur getrennten Planung von zwei Teilabschnitten geführt haben. Eine Orientierung an den Ländergrenzen ist hierbei eine geeignete und übliche Vorgehensweise, um das Antrags- und Beteiligungsverfahren überschaubar und handhabbar gestalten zu können. Durch den geringeren Umfang der jeweiligen Planunterlagen kann jede/r die eigene Betroffenheit besser erkennen und damit seine/ihre Rechte effektiv wahrnehmen. Aufgrund der engen Zusammenarbeit unter den Planungsträgern sowie

einer intensiven Abstimmung der beiden zuständigen Genehmigungsbehörden bleiben alle Bürger- und Anwohnerrechte nicht nur für den jeweiligen Planungsabschnitt, sondern auch im Hinblick auf die Gesamtplanung gewahrt. Das fachplanerische Gebot einer umfassenden Problembewältigung wird auch bei der gewählten Abschnittsbildung beachtet. Dies wird u.a. dadurch deutlich, dass der bereits erlassene Planfeststellungsbeschluss für den niedersächsischen Teilabschnitt der Linie 8 eine Nebenbestimmung enthält, wonach der Baubeginn bis zur Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses für den Bremer Abschnitt aufschiebend bedingt ist. Gegenstand des Antragsverfahrens ist der bremische Teil der Linie 8. Die Zuständigkeit für die Durchführung dieses Planfeststellungsverfahrens obliegt gemäß §§ 29 Abs. 1, 11 PBefG dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr. Soweit dessen Zuständigkeit auch für den niedersächsischen Teil reklamiert wird, wäre diese Rechtsfrage sowie die inhaltlichen und fachlichen Einwendungen bzgl. Schall, Erschütterung, Grunderwerb usw. im dortigen Planfeststellungsverfahren zu klären gewesen.

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr kommt im Planfeststellungsbeschluss vom 25.03.2013 für den niedersächsischen Teilabschnitt der Linie 8 zu dem Ergebnis, dass die geplante Baumaßnahme zulässig und geboten ist. Gleichwohl kann die Planfeststellungsbehörde in Bremen im Rahmen der planerischen Gesamtabwägung mangels Zuständigkeit für den niedersächsischen Bereich lediglich vermuten, dass der Verwirklichung des Gesamtvorhabens im weiteren Streckenverlauf keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen. Um die Gefahr des Entstehens eines Planungstorsos auszuschließen, ergeht dieser Planfeststellungsbeschluss daher unter Widerrufsvorbehalt. Ein Baurecht in Bremen soll nur entstehen, wenn auch der niedersächsische Planfeststellungsbeschluss unanfechtbar geworden ist.

Die diesbezüglichen Einwendungen werden zurückgewiesen.

### **3.2.2 Planrechtfertigung**

In den privaten Einwendungen wurde mehrfach vorgetragen, dass für die Huchtinger Bevölkerung kein Bedürfnis bestünde, die Straßenbahnlinien 1 und 8 zu verlängern, insbesondere deshalb, weil der vorhandene Busingverkehr der Buslinien 57 und 58 der Straßenbahnlinie 1 überlegen und daher beizubehalten sei. Die Kosten für dieses Bauvorhaben seien für die öffentlichen Haushalte nicht zu rechtfertigen. Außerdem sei eine neue Standardisierte Bewertung zwingend erforderlich. Die erhobenen Einwendungen berühren mit ihren Inhalten insoweit die Frage der Planrechtfertigung des Vorhabens.

Die Planrechtfertigung als ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung setzt eine fachplanerische Zielkonformität nach Maßgabe des einschlägigen Fachplanungsgesetzes voraus. In diesem Bauvorhaben ist das erklärte Ziel die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs. Dieses Ziel wird auch in der Auslegung der §§ 4 Abs. 1, 8 Abs. 1 S. 1 und Abs. 3 S. 1 PBefG erkennbar, wonach dort die Forderung nach ausreichender Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen des ÖPNV im Orts- und Nachbarschaftsbereich aufgestellt wird. Insoweit kann von einer fachplanerischen Zielkonformität ausgegangen werden.

Für die Planfeststellungsbehörde ist die Planrechtfertigung für die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 gegeben. 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. Sie bildet die Grundlage zur Abwägung der Einwendungen und der hierzu erfolgten Stellungnahmen des Antragstellers.

Die Planung zur Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 setzt die Maßgaben des Nahverkehrsplanes des ZVBN, des Bremischen ÖPNV-Konzeptes und der Bremischen Beschlüsse zum Ausbau und zur Modernisierung des Straßenbahnnetzes in geeigneter Weise um. 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 Verkehrswegeinvestitionen im ÖPNV nach dem GVFG (Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden). Die standardisierte Bewertung ergab ein Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1,0 und damit eine gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit und Förderungswürdigkeit nach dem GVFG.

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 privater Pkw zu verzichten und durch die daraus resultierende Vermeidung umweltschädlicher Emissionen, einen deutlichen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten. Zudem hat die Umweltverträglichkeitsprüfung für die Maßnahme ergeben, dass die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 insgesamt als für die Umwelt förderlich anzusehen ist.

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

Diesbezügliche Einwendungen werden mithin zurückgewiesen.

### **3.2.3 Finanzierung**

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch den Bund aus Mitteln des GVFG (Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden) sowie aus bremischen Mitteln (u.a. Bremisches ÖPNVG - Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen).

Hierzu wurden die voraussichtlichen Kosten der Maßnahme ermittelt und gemäß der gesetzlichen Vorgaben bei der Durchführung der Standardisierten Bewertung zugrunde gelegt. Nach den Ergebnissen der Standardisierten Bewertung ist die Maßnahme als wirtschaftlich anzusehen.

Zudem ist die Finanzierung der Maßnahme durch entsprechende politische Beschlüsse der Gemeinden Stuhr und Weyhe sowie Bremen abgesichert. Für die Planfeststellungsbehörde ergibt sich somit kein Anlass, die Finanzierung der Maßnahme und damit auch die Planrechtfertigung anzuzweifeln.

Der beantragte Planfeststellungsbeschluss gibt dem Vorhabenträger in baurechtlicher Hinsicht das Recht, ein Vorhaben durchzuführen. Eine Verpflichtung zur Realisierung der Maßnahme besteht nicht. Dagegen ist die Standardisierte Bewertung der volkswirtschaftliche Nachweis für die Sinnhaftigkeit des Projektes und damit ein Entscheidungsinstrument für die öffentlichen Zuwendungsgeber hinsichtlich der finanziellen Beteiligung an einem Vorhaben. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens und in dessen Folge der Planfeststellungsbeschluss sind unabhängig von der Standardisierten Bewertung zu betrachten.

Im Übrigen bleibt festzustellen, dass die Planrechtfertigung nicht entfällt, wenn zum Zeitpunkt der Planfeststellung die Finanzierung des Vorhabens noch nicht definitiv zugesagt ist, aber in einem angemessenen Zeitrahmen (5 Jahre) mit der Sicherstellung der Finanzierung zu rechnen ist. Davon wird für das beantragte Vorhaben ausgegangen.

Die Auffassung des Antragstellers, dass die Finanzierung der Maßnahme aufgrund der hierzu vorliegenden politischen Beschlüsse und der gestellten Förderanträge gesichert ist, wird von der Planfeststellungsbehörde geteilt. Die Einwendungen zur Finanzierung werden zurückgewiesen.



### **3.2.4 Forderung nach einer neuen Standardisierten Bewertung**

Die Standardisierte Bewertung ist ein Bewertungsverfahren, das für alle Schienenverkehrsprojekte verbindlich ist, die durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes gefördert werden. Die Standardisierte Bewertung ist ein formalisiertes Verfahren, das streng nach den Richtlinien abzarbeiten ist. Dies wird vom Bundesverkehrsministerium überwacht. In diesem Verfahren werden u.a. auch Reisezeiten, Wegezeiten zu den Haltestellen und Veränderungen hinsichtlich des Fahrtenangebotes aber auch Umweltauswirkungen wie die CO<sub>2</sub>-Einsparung monetär bewertet. Für die volkswirtschaftliche Bewertung der Straßenbahnverlängerung ist der Preisstand 2006 aufgrund bundesweiter Vorgaben zwingend vorgeschrieben, um eine bundesweit einheitliche und vergleichbare Bewertung von ÖPNV-Maßnahmen zu haben. Nutzen und Kosten sind auf diesen Preisstand normiert. Somit werden bei einer Aktualisierung auch die Wertansätze für die Nutzenberechnung angepasst, so dass im Ergebnis höhere Kosten, aber auch höhere Nutzen entstehen könnten. Die Nutzen-Kosten-Relation wäre dann unverändert. Als Ergebnis der Untersuchung aus dem Jahr 2010 hat sich ein Quotient von 1,09 ergeben.

Für eine neuere Bewertung hatte es bisher noch keinen Anlass gegeben. Sowohl Antragsteller als auch der Gutachter (INTRAPLAN Consult GmbH, Herr Kollberg) haben nachvollziehbar dargelegt, dass die derzeitige Bewertung weiterhin belastbar sei. Allerdings werde die Verfahrensanleitung (Richtlinie des Bundes) gerade aktualisiert. Daher sei zu erwarten, dass seitens des Bundesverkehrsministeriums zur Entscheidung über den Förderantrag Bremens eine neue Standardisierte Bewertung verlangt wird, wenn die neue Verfahrensanleitung bis dahin verbindlich eingeführt sein wird.

Zwischenzeitlich hat sich ergeben, dass die neue Verfahrensanleitung wohl nicht vor Mitte 2016 fertig gestellt sein wird. Gleichzeitig wurde für die „Querverbindung Ost“ eine Standardisierte Bewertung für den Prognosehorizont 2025, entsprechend dem aktuellen Verkehrsentwicklungsplan, in Auftrag gegeben. Hierfür wird ein neues Verkehrsmodell aufgestellt. In diesem Zusammenhang wurde von Seiten des Bundesverkehrsministeriums bereits mitgeteilt, dass auch für die Verlängerung der Linien 1 und 8 die Kosten-Nutzen-Rechnung mit dem neuen Verkehrsmodell für den Prognosehorizont 2025 zu erneuern ist.

Allerdings ist die Standardisierte Bewertung lediglich der volkswirtschaftliche Nachweis für die Sinnhaftigkeit des Projektes und damit ein Entscheidungsinstrument für die öffentlichen Zuwendungsgeber hinsichtlich der

finanziellen Beteiligung an einem Vorhaben. Der Planfeststellungsbeschluss ist unabhängig von der Standardisierten Bewertung zu betrachten. Nach ständiger Rechtsprechung ist die Art der Finanzierung grundsätzlich nicht Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses.

Einwendungen bezüglich der Standardisierten Bewertung werden daher zurückgewiesen.

### **3.2.5 Forderung nach Beibehaltung des Busingverkehrs**

Das heute betriebene Busnetz in Huchting mit den Linien 57 und 58 bietet zwar innerhalb der Ortsteile Kirchhuchting, Mittelhuchting und Sodenmatt eine sehr gute Verbindungsfunktion. Ziele außerhalb des Stadtteils bzw. im Ortsteil Grolland können jedoch nur mit einem Umstieg am Roland-Center erreicht werden. Anhand von Fahrgastzahlen der Linien 1, 8, 52, 57 und 58 lässt sich nach Aussage der BSAG nachweisen, dass der Großteil der Nutzer der Linien 57/58 Ziele außerhalb des Stadtteils Huchting hat. Aus diesem Grund ist es folgerichtig, diese drei Ortsteile mit einer durchgehenden Straßenbahnverbindung in Richtung Innenstadt anzubinden. Dieses Ziel wird vor allem mit der Verlängerung der Linie 1 erreicht. Diese Linie verläuft durch alle genannten Ortsteile. Dabei werden insbesondere die bevölkerungsreichen Wohnbereiche entlang der Heinrich-Plett-Allee von einer durchgehenden Straßenbahnlinie profitieren. Der entfallende Umstieg am Roland-Center bietet den Fahrgästen in Huchting deutliche Vorteile. Die Verbindung zwischen Huchting und der Innenstadt wird stabiler, da Verspätungen einzelner Linien nicht zu einem Verpassen des Anschlusses am Roland-Center führen können. Gleichzeitig entfällt die Umsteigezeit am Roland-Center, so dass die Reisezeit zwischen Huchting und der Innenstadt spürbar kürzer wird. Diese Reisezeitverkürzung führt zu einer deutlichen Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV. Daneben gehören auch der Wegfall der Umsteigesituation am Roland-Center und eine Erhöhung des Fahrkomforts zu den wesentlichen Kriterien für eine Zunahme der Fahrgäste.

#### Forderung nach Einsatz von Elektrobussen statt Verlängerung der Straßenbahn

Der Einsatz von Bussen mit Elektroantrieb ist vorwiegend aus umweltpolitischen Gründen wünschenswert. Zu diesem Zweck werden auch in Bremen laufend neue Elektrobusse getestet, um Erfahrungen auf diesem Gebiet zu sammeln. Zurzeit sind jedoch weder die Serienreife noch die Wirtschaftlichkeit gegeben. Unabhängig davon sind aber Elektrobusse für Huchting gar keine Alternative zur Straßenbahnverlängerung, da sich bei einer reinen Umstellung des Busantriebs

das Angebot nicht ändert. Wie vorstehend ausgeführt sind aber insbesondere der Wegfall der Umsteigesituation am Roland-Center und eine Erhöhung des Fahrkomforts wesentliche Kriterien für die prognostizierte Zunahme der Fahrgäste. Die Einwendungen, die sich auf einen Einsatz von Elektrobussen statt Verlängerung der Straßenbahn beziehen, werden daher zurückgewiesen.

Generell ergibt sich durch die Verlängerung der Linien 1 und 8 in Verbindung mit dem geplanten Busnetz eine deutlich verbesserte Erschließungswirkung in Huchting. Insbesondere die neuen Straßenbahnhaltstellen „Willakedamm“, „Auf den Kahlken“ und „Dovemoorstraße“ entlang der BTE-Trasse bieten vielen Anwohnern eine zusätzliche ÖPNV-Anbindung bzw. kürzere Zugangswege als heute. Die Schulen entlang der Delfter Straße erhalten mit der Haltestelle „Auf den Kahlken“ eine deutlich bessere ÖPNV-Anbindung.

Die Linie 1 soll mit der Verlängerung in Richtung Brüsseler Straße im 10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit verkehren. Die Linie 8 soll in der Hauptverkehrszeit im 10-Minuten-Takt bis zum Roland-Center angeboten werden und ab dort im 20-Minuten-Takt weiter bis nach Leeste/Hagener Straße fahren. Im gemeinsamen Neubauabschnitt der Linien 1 und 8 zwischen Roland-Center und Abzweig Heinrich-Plett-Allee ergeben sich somit insgesamt 9 Fahrten pro Stunde und Richtung, was zu einer durchschnittlichen Taktfolge von 7-8 Minuten führt. Bei der gemeinsamen Betrachtung beider Richtungen ergibt sich folglich eine Taktfolge von 3-4 Minuten.

#### Voraussichtlich Bus 58 zwischen Brüsseler Straße über Huchtinger Heerstraße zum Roland-Center

Durch den Verlängerungsabschnitt der Linie 1 zwischen Roland-Center und der Brüsseler Straße werden nicht alle Bereiche in Huchting erschlossen. Daher wird es entsprechend der ausdrücklichen Zusicherung der BSAG auch weiterhin Verkehr mit Bussen geben. Die Planung des Buslinienangebotes ist jedoch nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens. Nach derzeitiger Planung soll eine Linie 58 zwischen der Brüsseler Straße über die Huchtinger Heerstraße zum Roland-Center und weiter über die Kirchhuchtinger Landstraße bis zur Haltestelle Friedhof Huchting geführt werden. Diese Linie soll zwischen der Brüsseler Straße und dem Roland-Center vier Fahrten pro Stunde und Richtung in der Hauptverkehrszeit anbieten, so dass in Verbindung mit der alle 30 Minuten verkehrenden Linie 201 der Delbus 6 Fahrten je Stunde, also etwa ein 10-Minuten-Takt auf dieser Strecke realisiert wird. Auf dem Abschnitt Roland-Center – Friedhof Huchting soll die Linie 58 zwei Fahrten pro Stunde und Richtung anbieten. Unter Berücksichtigung der ebenfalls alle 30 Minuten verkehrenden

Linie 204 der Delbus ergibt sich demnach etwa ein 15-Minuten-Takt. Zusätzlich soll die Linie 58 zu Schulbeginn und –ende an der Roland-zu-Bremen-Oberschule mit einigen Fahrten von der Brüsseler Straße bis zur Haltestelle Flämische Straße verlängert werden.

Mit diesem Angebot ist sichergestellt, dass auch Anwohner außerhalb der Erschließungsradien der Straßenbahnverlängerung ein adäquates ÖPNV-Angebot haben werden. Somit ergeben sich Umsteigemöglichkeiten zwischen Straßenbahn und Bus nicht nur wie heute am Roland-Center, sondern auch an der Brüsseler Straße. Die Verknüpfung zwischen diesen beiden Verkehrsmitteln wird somit verbessert.

Die Fahrpläne werden nach Aussage der BSAG so abgestimmt, dass an beiden Verknüpfungspunkten gute Anschlussmöglichkeiten entstehen (mit Fokus auf dem Roland-Center). Der Fußweg zwischen den Haltestellen 1 und 58 an der Brüsseler Straße wird ca. 140 m betragen. Der Abschnitt Brüsseler Straße – Roland-Center soll analog zu den heutigen Betriebszeiten der Linien 57/58 bedient werden. Der Abschnitt Roland-Center – Friedhof Huchting soll nach derzeitigem Planungsstand vor allem Montag bis Sonntag tagsüber mit der Linie 58 bedient werden. In der Schwachverkehrszeit kann das Angebot der Delbus-Linien 204 bzw. 214 genutzt werden.

Zu dem Vorwurf, dass es zukünftig zwischen den Haltestellen Friedhof Huchting und Delfter Straße keine direkte Verbindung mehr geben wird, sondern ein Umsteigen am Roland-Center erforderlich wird, verdeutlichte der Vorhabenträger, dass Fahrgastzählungen ergeben hätten, dass diese Fahrbeziehung nur wenig genutzt werde.

Die Planfeststellungsbehörde ist nach sorgfältiger Überprüfung aller Argumente zu der Überzeugung gelangt, dass durch die Straßenbahn eine Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs im Stadtteil Huchting erreicht werden wird. Sofern einzelne Betroffene zukünftig die von ihnen benötigten Fahrten nur mit erhöhtem Aufwand durchführen können, tritt deren Interesse hinter das der Allgemeinheit zurück. Die Verlängerung der Linie 8 in das niedersächsische Umland ist mithin eine gute Möglichkeit, die Gemeinden Stuhr und Weyhe unmittelbar an das ÖPNV-Netz von Bremen anzubinden. Dem Argument des Vorhabenträgers, dass durch die Führung entlang der Heinrich-Plett-Allee sehr bevölkerungsreiche Wohnbereiche von einer durchgehenden Straßenbahnlinie profitieren werden, misst die Planfeststellungsbehörde besondere Bedeutung bei. Im Gegensatz dazu ist den

einzelnen Fahrgästen, die nun nicht mehr auf direktem Wege zum Friedhof Huchting durchfahren können, ein Umsteigen zuzumuten.

Die Einwendungen, die sich auf die Beibehaltung des Busingverkehrs beziehen, werden daher zurückgewiesen.

### **3.2.6 Vorgetragene Bedenken hinsichtlich der prognostizierten Fahrgastzahlen**

Den in den Einwendungen vorgetragenen Bedenken hinsichtlich des prognostizierten Fahrgastaufkommens wird nicht gefolgt. Eine Bedarfsprognose ist rechtmäßig, wenn sie auf der Grundlage fachwissenschaftlicher Maßstäbe beruht und methodisch einwandfrei erarbeitet worden ist. Dies trifft auf dieses Projekt zu. Die Prognose wurde innerhalb der vorgeschriebenen Standardisierten Bewertung unter Anwendung der entsprechenden bundesweit verbindlichen Verfahrensanleitung erstellt und von einem Arbeitskreis, dem auch Vertreter von Bund und Land angehörten, begleitet und abgenommen. Sie ist eine geeignete Methode, um eine Prognostizierung des Fahrgastaufkommens vorzunehmen. Für das geplante Vorhaben liegt der danach berechnete Mehrverkehr bei 748 induzierten Fahrten und 3.187 vom MIV auf den ÖPNV verlagerten Fahrten je Werktag. Diese Prognose ist unter Berücksichtigung aller feststehenden künftigen Verkehrsentwicklungen durchgeführt worden und belegt den Bedarf für das geplante Vorhaben. (siehe auch: Überarbeitung der Standardisierten Bewertung zum integrierten Schienenausbauplan Region Bremen ÖPNV und SPNV; erstellt durch Intraplan Consult GmbH, Oktober 2012)

Die Einwendungen, die sich auf die Prognose der Fahrgastzahlen beziehen, werden daher zurückgewiesen.

### **3.2.7 Trassenwahl und Trassenalternativen**

In vielen Einwendungen wurde vorgetragen, dass die Trasse nicht richtig gewählt worden sei. Eine Führung über die Kirchhuchtinger Landstraße zur Heinrich-Plett-Allee sei der Führung über den Willakedamm und die Bahntrasse der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn (BTE-Trasse) vorzuziehen, da sie sowohl eine bessere Erschließung der Wohngebiete als auch die Einrichtungen der Dienstleistungen und Gewerbe optimal erreichen würde. Ein höheres Fahrgastaufkommen und eine bessere Versorgung des Stadtteils seien die Konsequenzen. Im Einzelnen wurden des Weiteren die Trassenführung im Bereich des Roland-Centers, die Gleislage in der Heinrich-Plett-Allee sowie die Wendeschleife an der Brüsseler Straße bemängelt.

Nach einer intensiven Variantenprüfung wurde die Trassenführung über die Kirchhuchtinger Landstraße zwar als realisierbar jedoch nicht als vorzugswürdig eingestuft und die Führung über die BTE-Trasse als Vorzugsvarianten in der Planung bevorzugt.

Die Vorzugsvariante wurde auf der Grundlage eines umfangreichen Variantenvergleiches ermittelt. Grundlage des Variantenvergleichs ist ein breites Spektrum an Zielen, die alle Zielfelder abdecken. Eine einseitige Ausrichtung auf einzelne Belange ist nicht zu erkennen. Die Gründe für die Auswahl der Variante BTE als Vorzugsvariante sind ausführlich im Variantenvergleich (Anlagen 1, 26, 27) beschrieben und basieren auf verkehrlichen, naturräumlichen, städtebaulichen und wirtschaftlichen Aspekten.

Insgesamt wird das Auswahlverfahren daher als sachgerecht beurteilt. In dem Prozess der Variantenuntersuchung und -auswahl sind keine Fehler erkennbar. Es drängt sich unter Berücksichtigung des planerischen Ermessens in der Gesamtbetrachtung auch keine andere Variante als vorzugswürdig auf.

Es wurden alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen berücksichtigt und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung einbezogen. Es muss allerdings nicht jede Alternative mit gleicher Intensität geprüft werden. Alternativen, die bereits nach einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, können schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden. Eine Alternative ist nur dann vorzugswürdig, wenn sie sich unter Berücksichtigung aller Belange als die eindeutig bessere aufdrängt.

Eine einseitige Ausrichtung der Belange liegt nicht vor. Die betroffenen Belange werden vollständig und umfassend betrachtet und berücksichtigt.

Im Folgenden wird auf die Variantenauswahl sowie einige einzelne Aspekte eingegangen, die in den Einwendungen hinterfragt wurden.

#### Trassenwahl BTE-Trasse gegenüber Kirchhuchtinger Landstraße (KHL)

Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Mittelshuchting ist seit 1997 in den Verkehrsplänen des Zweckverbandes Verkehrsbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) enthalten. In den Jahren 2001 bis 2003 wurden die beiden Trassenvarianten KHL-Trasse (Roland-Center – Kirchhuchtinger Landstraße – Heinrich-Plett-Allee) und BTE-Trasse (Roland-Center – Kirchhuchtinger Landstraße – Willakedamm – BTE – Heinrich-Plett-Allee) auf ihre grundsätzliche Machbarkeit überprüft. Die Untersuchungen führten zu dem Ergebnis, dass sowohl eine Linienführung über die Kirchhuchtinger Landstraße als auch über die BTE grundsätzlich möglich ist. Die beiden Trassenvarianten weisen unterschiedliche Stärken und Schwächen auf.

Von Seiten der Bürger und des Einzelhandels in Huchting ergab sich kein einheitliches Meinungsbild. Aus diesem Grund wurde vom Senator für Bau, Umwelt und Verkehr im Jahr 2003 ein Planungsbeirat einberufen, der die Aufgabe hatte, eine Empfehlung zu erarbeiten, welche der beiden Varianten dem weiteren Verfahren der Straßenbahnverlängerung zugrunde gelegt werden sollte. Der Planungsbeirat bestand aus 13 stimmberechtigten Mitgliedern mit Vertreterinnen und Vertretern der Bürgerschaftsfraktionen, des Beirates Huchting, des Senators für Wirtschaft und Häfen, des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr, der Interessensgemeinschaft Huchtinger Unternehmer, des Roland-Centers, der Initiative gegen die Verlängerung über die BTE-Trasse, der Handelskammer, der Bremer Straßenbahn AG sowie des Amtes für Straßen und Verkehr.

Beide Trassenvarianten wurden anhand von 28 gewichteten Kriterien (beispielhaft seien hier die Hauptgruppen genannt: Regionaleffekte, Stadtentwicklungspotenziale, Leistungen und Qualität für Fahrgäste, Kosten-/Nutzen/Wirtschaftlichkeit, Realisierungsbedingungen, Effekte auf Anwohner und Handel sowie Umwelteffekte) bewertet. Die KHL-Trasse erhielt hierbei in der Gesamtsumme -26 Punkte und die BTE-Trasse +338 Punkte. Im Zusammenhang mit den im Dezember 2004 durchgeführten Nutzen/Kosten-Untersuchungen (Standardisierte Bewertung) wurden erstmals die Investitionskosten ermittelt. Die dabei festgestellte erhebliche Differenz in den Investitionskosten wurde folgendermaßen begründet.

KHL: Es wäre ein Umbau des gesamten Straßenraumes von Grundstücksgrenze bis Grundstücksgrenze einschließlich Leitungsanpassungen erforderlich. Zusätzliche Flächen müssten erworben und als Straßenverkehrsfläche hergerichtet werden. Darüber hinaus würde der Neubau der Eisenbahnüberführung über die BTE im Zuge der Heinrich-Plett-Allee erforderlich. Insgesamt ergäbe sich eine größere Streckenlänge und es würden drei Haltestellen zwischen Roland-Center und Delfter Straße benötigt.

BTE: Hier kann eine vorhandene Trasse ohne zusätzlichen Grunderwerb genutzt werden. Es ergeben sich nur 250 m Neubaustrecke im Willakedamm. Insgesamt resultiert aus dieser Planung eine geringere Streckenlänge und es entfällt die Notwendigkeit von Leitungsverlegungen. Zudem werden lediglich zwei Haltestellen zwischen Roland-Center und Delfter Straße benötigt.

Der Planungsbeirat hat aufgrund der vg. Bewertungsergebnisse (gewichtete Kriterien) empfohlen, der BTE-Trasse den Vorrang zu geben.

Parallel zu den Untersuchungen bzgl. der Trassenwahl über/durch Bremen-Huchting wurden darüber hinaus weitere Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV im

südlichen Umland von Bremen untersucht. Hier ist zunächst der Generalverkehrsplan Gemeinde Stuhr, Teil 6 Öffentlicher Personennahverkehr, Seite 31 ff, 1988, zu nennen. Im Ergebnis wird die Verlängerung der Straßenbahn von Bremen-Huchting bis Brinkum und weiter nach Weyhe favorisiert. Einige Jahre später wurde die Machbarkeitsstudie für die „Anbindung der südlichen Region Bremen an das Straßenbahnnetz der BSAG“, TransTec, Hannover (Text- und Anlagenband), 1995, erstellt. Im Ergebnis wird die Verlängerung der Strecke Bremen-Kattenturm über Stuhr-Brinkum nach Weyhe-Leeste favorisiert, es wird aber für die Gemeinden Weyhe und Stuhr bei der Verlängerung von Bremen-Huchting über Brinkum bis Weyhe-Leeste eine bessere Erschließung mit höheren Nutzerzahlen aufgezeigt. Unter dem Titel „Stadtbahn Bremen-Stuhr, Bremen-Weyhe Teil A: Studie über die Betriebsdurchführung auf Streckenverlängerungen des Bremer Straßenbahnnetzes in das südliche Umland, Arbeitsgruppe unter der Leitung der VBN, 2000“ wurde im Ergebnis eine Favorisierung der Streckenverlängerungen von Bremen-Huchting bis Stuhr-Stuhrer Landstraße (Linie 8) und Bremen-Kattenturm über Stuhr-Brinkum nach Weyhe-Leeste (Linie 5) postuliert. Eine weitere Untersuchung (Stadtbahn Bremen-Stuhr, Bremen-Weyhe, Teil B: Untersuchung zur Festlegung eines Busergänzungsnetzes, PGN, Kassel, 2002) geht noch von einer Verlängerung der beiden Straßenbahnlinien aus und sieht eine zusätzliche, überwiegend parallel zur geplanten Verlängerung der Linien 5 und 8 verlaufende Busverbindung zwischen Stuhr-Varrel und Weyhe-Kirchweyhe vor.

Um die Bedürfnisse nach besserer Nahverkehrsversorgung zu befriedigen, haben die Gemeinden Stuhr und Weyhe beschlossen, die Linie 8 einzurichten. Die Maßnahme ist verkehrlich sinnvoll, wie die planungsbegleitenden Untersuchungen im Ergebnis zeigen. Die Linie 8 hat gegenüber der Linie 5 (Strecke Bremen-Kattenturm) den Vorteil, dass sowohl die Gemeinden Stuhr und Weyhe als auch Ortsteile dieser Gemeinden untereinander verbunden werden sowie eine weitere Verbindung zur Bremer Innenstadt geschaffen wird. Aufgrund der Schaffung neuer und umsteigefreier Verbindungen durch die verlängerte Linie 8 wird der Reisezeitnutzen erhöht und dadurch die Qualität des ÖPNV in den Gemeinden Stuhr, Weyhe und der Freien Hansestadt Bremen erheblich verbessert. Im Einklang mit den Gemeinden Stuhr und Weyhe wurde von der Deputation für Bau und Verkehr im März 2005 einstimmig beschlossen, dem weiteren Verfahren zur Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 die BTE-Trasse zugrunde zu legen und die Verwaltung mit der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen zu beauftragen (Vorlage Nr. 16/246(L)).

Nach Abschluss der Planungsphase lagen für den bremischen Teilabschnitt die Planunterlagen in der Stadtgemeinde Bremen sowie in der Gemeinde Stuhr erstmals Mitte 2010 zur allgemeinen Einsichtnahme aus. Erste Prüfungen der Einwendungen



sowie der Eingaben beim Petitionsausschuss ergaben, dass Optimierungen der Planung in Teilen zu prüfen sind, um die Akzeptanz bei den Anliegern im Stadtteil zu erhöhen. In der Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie am 08.12.2011 wurde der Bericht der Verwaltung, in dem eine umfangreiche Variantenoptimierung vorgeschlagen wird, zur Kenntnis genommen. Die Ergebnisse dieses Optimierungsprozesses wurden in einem öffentlichen Beteiligungsverfahren in Huchting vorgestellt und mit dem Beirat Huchting erörtert. Eine Beschreibung der untersuchten Varianten und vorgenommenen Optimierungen befindet sich im Erläuterungsbericht unter den Kapiteln 1.3 und 1.4 der Anlage 1 der neu erstellten Planfeststellungsunterlagen.

Weder aus den Einwendungen, noch aus dem Erörterungstermin oder den Planunterlagen haben sich konkrete Hinweise auf die behaupteten besseren Alternativen, die behaupteten methodischen Fehler (z.B. Kostenschätzung) oder auf eine unzureichende Berücksichtigung relevanter Belange ergeben. In dem Prozess der Variantenuntersuchung und -auswahl sind keine Fehler erkennbar. Es drängt sich unter Berücksichtigung des planerischen Ermessens in der Gesamtbetrachtung auch keine andere Variante als vorzugswürdig auf. Die Wahl der Vorzugsvariante ist daher nicht zu beanstanden.

Soweit sich Einwendungen gegen die Wahl der Vorzugsvariante wenden, methodische Fehler oder sonstige Mängel im Variantenvergleich behaupten, werden sie daher zurückgewiesen.

### **3.2.8 Verkehrsanlagen / Verkehrsführung**

#### Führung am Roland-Center

Im Bereich des Trassenbeginns am Roland-Center wurden zwei Varianten untersucht. Einerseits eine Führung über den Huchtinger Dorfplatz und andererseits die Führung durch die Werner-Lampe-Straße. Um den Huchtinger Dorfplatz entsprechend der massiven Forderung des Beirates Huchting als sozialen Treffpunkt zu erhalten, wurde der Werner-Lampe-Straße der Vorrang gegeben.

In den Einwendungen wird angezweifelt, dass der Knotenbereich in der Zufahrt zur Kirchhuchtinger Landstraße nach Herstellung der Straßenbahn ausreichend leistungsfähig sein wird. Man befürchtet lange Staus und Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen. Ebenso wird kritisiert, dass es durch diese Trassenführung zu Baumverlusten auf der Kirchhuchtinger Landstraße kommt.

Der Vorhabenträger hat ein Verkehrsgutachten erstellen lassen, um die verkehrliche Leistungsfähigkeit des zukünftigen Knotenpunktes nachzuweisen. Mithilfe einer Verkehrssimulation wurden die Verkehrsströme nachgestellt und ein

komplikationsfreier Ablauf nachgewiesen. Die verkehrsgutachterliche Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass eine leistungsgerechte Abwicklung der Verkehre unter Berücksichtigung einer vollen Bahnbevorrechtigung möglich ist. Dabei ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür, die Ergebnisse dieses Gutachtens anzuzweifeln.

Es ist zusammenfassend festzustellen, dass der zukünftige Knotenpunkt über eine ausreichende Leistungsfähigkeit verfügen wird.

Die Einwendungen, die dieses in Zweifel ziehen, werden somit zurückgewiesen.

Zudem ergeben sich städtebauliche Möglichkeiten, den Huchtinger Dorfplatz zu entwickeln, wenn er nicht durch eine Straßenbahntrasse geteilt wird.

Neben der Erreichung der sozialen und städtebaulichen Ziele hat die Führung über die Werner-Lampe-Straße ganz erhebliche Vorteile beim Grunderwerb, da nur noch in geringerem Umfang private Flächen in Anspruch genommen werden müssen. Ein Gebäudeabriss ist hier überhaupt nicht mehr erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Entscheidung der Variantenprüfung für die Führung der Straßenbahn über die Werner-Lampe-Straße, nicht zuletzt aufgrund des geringeren Grunderwerbs. Der auch bei dieser Verkehrsführung verbleibende, erforderliche Eingriff in Privateigentum ist auf das verkehrlich erforderliche Minimum beschränkt worden. Der Vorhabenträger hat durch seine umfangreichen Untersuchungen zur Abwicklung der Verkehre nachgewiesen, dass eine weitere Reduzierung der Inanspruchnahme von Privateigentum an dieser Stelle nicht möglich ist, um noch das erforderliche Maß an Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit sicherstellen zu können. Andererseits ist aber auch eine ausreichende Leistungsfähigkeit nachgewiesen worden.

In dem Prozess der Variantenuntersuchung und -auswahl hinsichtlich der Verkehrsführung am Roland-Center sind keine Fehler erkennbar. Es drängt sich unter Berücksichtigung des planerischen Ermessens in der Gesamtbetrachtung auch keine andere Variante als vorzugswürdig auf. Die Wahl der Variante ist daher nicht zu beanstanden.

Soweit sich Einwendungen gegen diese Wahl der Variante der Verkehrsführung am Roland-Center wenden, methodische Fehler oder sonstige Mängel im Variantenvergleich behaupten, werden sie daher zurückgewiesen.

#### Wendeschleife an der Brüsseler Straße / P&R-Plätze

Im Rahmen der Einwendungen wurde die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes an der Wendeschleife Brüsseler Straße in Frage gestellt, und die Tatsache, dass dort keine

Park&Ride Parkplätze vorgesehen sind, bemängelt. Seitens des Beirats und des Ortsamtes wurde zudem die Forderung erhoben, die Linie 1 bis zur Varreler Bäke mit der Option eines Park&Ride Platzes zu verlängern.

Auch zur Wendeschleife Brüsseler Straße wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, das belegt, dass die verkehrliche Leistungsfähigkeit des Knotenbereichs gegeben ist. Dabei ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür, die Ergebnisse dieses Gutachtens anzuzweifeln. Planungsalternativen, die eine bessere verkehrliche Abwicklung gewährleisten, sind nicht ersichtlich. Ebenso sind keine Abwägungsfehler bei der Entscheidung über die gewählte Variante zu erkennen.

Im Rahmen der Entwurfsplanung wurde eine Planungsalternative geprüft, die die Verlängerung der Straßenbahngleise bis zur Einmündung Luxemburger Straße/Huchtinger Heerstraße zum Inhalt hatte. Die Untersuchung hat ergeben, dass aufgrund der zusätzlichen Fahrzeit das Erfordernis eines zusätzlichen Straßenbahnfahrzeuges bestehen würde, die Herstellung der Wendeschleife an dieser Stelle nicht ohne zusätzlichen Grunderwerb möglich ist und zudem mit Leistungsfähigkeitseinbußen für den MIV auf der Huchtinger Heerstraße zu rechnen ist. Demgegenüber ergibt sich keine wesentliche Verbesserung der Erschließungsfunktion, die die o.g. zusätzlichen Eingriffe und Kosten rechtfertigen würde. Eine Verlängerung um weitere 100 m, bis zur Varreler Bäke, würde aufgrund der zusätzlichen Eingriffe, zusätzlicher Herstellungskosten und zusätzlicher Fahrzeit die oben beschriebenen negativen Wirkungen der Planungsalternative noch deutlicher hervortreten lassen.

Im Bereich der Haltestelle Brüsseler Straße besteht aufgrund der beengten Straßenraumverhältnisse keine Möglichkeit, Park&Ride Parkplätze im Straßenraum unterzubringen. Weil hier auch kein Bedarf an einem solchen Angebot besteht, wäre eine Inanspruchnahme von Privatgrund unverhältnismäßig und mithin rechtswidrig.

Für Pendler ist mit den P+R-Plätzen am Roland-Center und an der Norderländer Straße einerseits bereits ein ausreichendes und bewährtes Angebot vorhanden, und andererseits würde ein P+R-Platz an der Brüsseler Straße auch keine zusätzliche Zeitersparnis für die Pendler ergeben. Es gibt mithin keinen Grund, warum ein Pendler im Bereich der Brüsseler Straße in die Straßenbahn oder den Bus umsteigen wollen sollte. Somit ist auch kein zusätzlicher Parkdruck zu Lasten der Anwohner zu befürchten.

Im Bereich der Brüsseler Straße sind aber 74 Stellplätze für Fahrräder, „Bike&Ride“-Plätze, vorgesehen. Auf diese Weise wird das Einzugsgebiet vergrößert und die Erreichbarkeit der Haltestelle verbessert.

Die Haltestelle Brüsseler Straße stellt außerdem einen wichtigen Verknüpfungspunkt zwischen der Straßenbahn und den Buslinien der BSAG und der DELBUS dar. Sie dient somit den Fahrgästen dieses gesamten Einzugsgebietes als Verknüpfungspunkt zum ÖPNV.

Hinsichtlich der geplanten Lage und Ausgestaltung der Wendeschleife an der Brüsseler Straße sind keine Fehler erkennbar. Es drängt sich unter Berücksichtigung des planerischen Ermessens in der Gesamtbetrachtung auch keine andere Planung als vorzugswürdig auf. Die Wahl der Lage an der Brüsseler Straße und der Ausgestaltung der Wendeschleife ohne P&R-Plätze ist daher nicht zu beanstanden.

Soweit sich Einwendungen gegen diese Wahl der Lage und der Ausgestaltung der Wendeschleife wenden, methodische Fehler oder sonstige Mängel behaupten, werden sie daher zurückgewiesen.

#### Gleislage in der Heinrich-Plett-Allee

Der Wunsch aus dem Stadtteil Huchting, die Schienen für die Straßenbahnlinie 1 auf der Heinrich-Plett-Allee in der Mitte und nicht auf der Seite zu führen, wurde vom Vorhabenträger aufgegriffen. Die optimierte Trassenführung der Straßenbahn verläuft nunmehr in Mittellage.

Der Gesamtquerschnitt auf dem Abschnitt zwischen Delfter Straße und der Brücke über die B 75 wurde flächenmäßig weitestgehend optimiert. Mit einem geringstmöglichen Eingriff in Privatflächen wird eine leistungsfähige Abwicklung der Verkehre in den Knotenpunkten sichergestellt und eine städtebaulich aufwertende Form der Querschnittsgestaltung erreicht.

Vorgesehen sind beidseitig 2,50 m breite Gehwege (einschließlich Sicherheitsstreifen) sowie ein jeweils 1,85 m breiter fahrbahnbündiger Schutzstreifen für die Radfahrer.

Aufgrund dieses Schutzstreifens bietet die optimierte Mittellage für den Radverkehr Vorteile, weil der Radverkehr nun sicher und sichtbar für den Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn abgewickelt wird. In den Knotenpunkten ist durch einen Schutz- bzw. Radfahrstreifen die Möglichkeit des direkten Linksabbiegens gegeben. Diese Führung entspricht den Vorgaben der seit 1. April 2013 geltenden StVO, wonach der Radverkehr dem Fahrverkehr zuzuordnen ist. Darüber hinaus bietet der Schutzstreifen im Zusammenspiel mit einer anschließenden 3,50 m breiten Fahrbahn zumindest für Pkw die Möglichkeit, liegengebliebene Fahrzeuge zu überholen, ohne den Bahnkörper hierfür zu überfahren. Weiterhin ist diese Lösung im Querschnitt und somit in der Flächeninanspruchnahme geringer als bei der Anwendung von baulichen Radwegen.

Die Straßenbahn wird in Mittellage mit Mittelmasten auf einem begrünten besonderen Bahnkörper als Rasengleis in der Heinrich-Plett-Allee angelegt. Im Abschnitt zwischen der Delfter Straße und der Brücke über die B 75 liegt der notwendige Grunderwerb bei der Mittellage etwas höher als bei der Seitenlage, in der Gesamtheit ab der Abzweigung von der BTE-Trasse bis zur Brücke über die B 75 betrachtet aber ist der erforderliche Grunderwerb sogar etwas geringer. Zudem ist bei der Mittellage der Umfang der dauernd zu beschränkenden Flächen ebenso geringer wie die Größe der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Bereiche.

Auch wenn die erforderlichen Baumfällungen bei der optimierten Seitenlage der Straßenbahn noch weiter reduziert werden und die Neupflanzungen erhöht werden könnten, so ist der Unterschied nicht so gravierend, dass die Wahl der Mittellage deswegen zu beanstanden wäre. Im Rahmen des planerischen Ermessensspielraumes ist die Wahl der Mittellage durchaus vertretbar, denn diese Variante ermöglicht es, trotz der erforderlichen Aufweitungen in den Knotenpunktbereichen Delfter Straße, Nimweger Straße und Am Sodenmatt einen Großteil der das Straßenbild prägenden Bäume auf der Ostseite zu erhalten. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, zwischen Delfter Straße und Am Sodenmatt zusätzliche Ersatzpflanzungen durchzuführen und so die vorhandene Grünachse zu verstärken.

Nach Aussagen der Lärmgutachter hat diese optimierte Mittellage gegenüber der optimierten Seitenlage im Vergleich zu älteren Planungsständen keine signifikant anderen lärmtechnischen Auswirkungen und ist daher lärmtechnisch als mit der optimierten Seitenlage vergleichbar einzustufen.

Der städtebauliche Vorteil liegt in der klaren und einheitlichen Linienführung, die sich bis zum Ende der Heinrich-Plett-Allee fortsetzt. Die Aufenthaltsqualität im Straßenraum ist vergleichbar mit der Seitenlage, auch wenn durch die beidseitigen Fahrbahnen bei einer Straßenbahn in Mittellage die Straße optisch etwas breiter wirkt als bei der Seitenlage. Die Erreichbarkeit und die Erschließungsqualität der Haltestellen und Gehwege sind gut. Der östlich gelegene Gehweg ist zwischen Delfter Straße und Am Sodenmatt auf der gesamten Länge der Heinrich-Plett-Allee von der östlichen Wohnbebauung aus zu erreichen und wird gegenüber der Führung der Straßenbahn in Seitenlage nicht auf einzelne Querungspunkte eingeschränkt.

Aus verkehrlicher Sicht gibt es in einem Punkt einen Vorteil gegenüber der Seitenlage. Mit der Mittellage der Straßenbahn kann für den Wochenmarkt Sodenmatt von Süden kommend die heute vorhandene Zufahrtsmöglichkeit vor der Einmündung Am Sodenmatt erhalten bleiben. Die Mittellage der Straßenbahn hat jedoch verkehrlich zur Folge, dass die auf der Westseite der Heinrich-Plett-Allee gelegenen Grundstücke in

diesem Abschnitt lediglich über die Fahrbeziehung „rechts rein“ und „rechts raus“ erschlossen sind. Eine Querung der Gleisanlage zum Linksabbiegen außerhalb der Knotenpunkte ist nicht möglich, wodurch es zu Umwegfahrten kommen wird.

In dem Prozess der Variantenuntersuchung und -auswahl hinsichtlich der Gleislage in der Heinrich-Plett-Allee sind keine Fehler erkennbar. Weder aus den Einwendungen, noch aus dem Erörterungstermin oder den Planunterlagen haben sich konkrete Hinweise auf Mängel bei der Untersuchung und Bewertung der Alternativen ergeben. Es drängt sich unter Berücksichtigung des planerischen Ermessens in der Gesamtbetrachtung auch keine andere Variante als vorzugswürdig auf. Die Wahl der Variante ist daher nicht zu beanstanden.

Soweit sich Einwendungen gegen diese Wahl der Variante der Gleislage in der Heinrich-Plett-Allee wenden, methodische Fehler oder sonstige Mängel im Variantenvergleich behaupten, werden sie daher zurückgewiesen.

#### Radwegeführung auf der Heinrich-Plett-Allee

Gegenstand vieler Einwendungen war die Radverkehrsführung in der Heinrich-Plett-Allee. Im vorderen Bereich zwischen Gleisbogen Neuer Damm und Querung B 75 soll für die Radfahrer ein Schutzstreifen auf der Straße angeordnet und im weiteren Verlauf ein Radweg auf den Nebenanlagen gebaut werden. Die EinwenderInnen gehen bei der Fahrbahnführung von einem hohen Sicherheitsrisiko aus, insbesondere für ungeübte Radfahrer, Kinder oder Senioren. Notwendige Sicherheitsabstände zu den Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn könnten nicht gewährleistet werden und das Einordnen beim Abbiegen sei deutlich schwieriger, wird vorgetragen.

Auch wenn viele Menschen subjektiv etwas anderes empfinden, so ist doch aufgrund statistischer Daten heute eindeutig zu belegen, dass es in Verbindung mit Schutzstreifen und Radfahrstreifen aufgrund der besseren Sichtbeziehungen in der Regel sehr geringe Verkehrsunfallzahlen mit Radfahrerbeteiligungen gibt. Die Polizei Bremen befürwortet daher grundsätzlich die Erstellung von Schutzstreifen für Radfahrer.

Im südlichen Abschnitt der Heinrich-Plett-Allee, zwischen Gleisbogen Neuer Damm und Querung B 75 ist die Radwegeführung als Schutzstreifen auf der Fahrbahn vorgesehen. Dabei wird der Schutzstreifen als eigene Fläche für die Radfahrer neben der Fahrspur für den Kraftfahrzeugverkehr markiert und im Regelfall nicht von Kraftfahrzeugen überfahren.

Der Vorhabenträger begründet die Radwegeführung als Schutzstreifen auf der Fahrbahn im Wesentlichen mit folgenden Argumenten:

- Reduzierung der Konfliktpunkte (z.B. geringere Konflikte durch abbiegende/querende Radfahrer mit den Kraftfahrzeugen, weniger Signalanlagen für Radfahrer, direkte Abbiegespuren für Fahrräder auf der Fahrbahn)
- Knotenpunkte sind weniger komplex
- Kaum direkt an die Fahrbahn angeschlossene Wohnbebauung – Fahrradfahrer werden durch den Bordstein nicht behindert, da sie diesen Bereich ohnehin lediglich passieren

Im nördlichen Abschnitt (zwischen B 75 und Huchtinger Heerstraße) hingegen gibt es charakteristische Unterschiede in Bezug auf die städtebauliche Situation und die geplante Gleistrasse, so dass hier die Führung der Radfahrer auf einem baulich abgesetzten Radweg vorgesehen ist. In diesem Abschnitt ist vermehrt Einzelhandel und Wohnbebauung vorhanden, die Erreichbarkeit wird durch den baulich abgesetzten Radweg erleichtert.

Zwischen Luxemburger Straße und Huchtinger Heerstraße ist eine straßenbündige Führung der Straßenbahn (zweimaliges spitzverlaufendes Kreuzen von Fahrbahn und Gleisen) vorgesehen, der baulich abgesetzte Radweg ist hier aus Sicherheitsgründen zu bevorzugen.

Seit der Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) 1998 besteht keine grundsätzliche Benutzungspflicht von Radwegen mehr, d.h. die Radfahrer dürfen auf der Straße fahren. Die Benutzungspflicht ist nur noch dann gegeben, wenn der Radweg durch ein entsprechendes Verkehrszeichen (Zeichen 237, 240, 241) gekennzeichnet ist. Wo dies fehlt, darf auch bei vorhandenem Radweg die Fahrbahn benutzt werden. Hintergrund dieser Regelung ist die Erkenntnis, dass baulich abgesetzte Radwege in vielen Fällen ein höheres Unfallrisiko für Radfahrer bedeuten als die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Auf den Radwegen kommt es vermehrt zu Konflikten mit Fußgängern und einfahrenden und abbiegenden Pkws. Oftmals fehlen die notwendigen Sichtbeziehungen zwischen Auto- und Radfahrer, die bei einer Führung auf der Straße wesentlich besser gegeben sind.

Im Stadtteil Huchting wird der Radverkehr bisher noch vermehrt auf separaten Radwegen geführt. Es liegen somit noch wenige Erfahrungen mit Schutzstreifen für Radfahrer vor, was eine abweisende Haltung bei den Bürgern begünstigt. Hingegen kann sich der Antragsteller auf wissenschaftliche Untersuchungen stützen, die in der Radwegführung auf der Straße einen Sicherheitsgewinn sehen. Der größte Vorteil ist die bessere gegenseitige Wahrnehmung der Verkehrsteilnehmer.

Die Einwendungen zu diesem Themenbereich werden daher zurückgewiesen.

### Radverkehrsführung Willakedamm

Die Straßenbahn wird im Bereich Willakedamm nicht auf der Fahrbahn, sondern auf einem unabhängigen, begrünten Bahnkörper in nordöstlicher Seitenlage geführt. Die Aufteilung des Straßenraumes sieht südlich des Bahnkörpers eine 5,50 m breite Fahrbahn und daran angrenzend einen 2,50 m Baumstreifen sowie einen 3,00 m breiten Gehweg vor. Auf der Nordseite ist ebenfalls ein Gehweg mit einer Regelbreite von 2,00 m vorgesehen.

Die geringe Verkehrsstärke in Verbindung mit der Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 lässt es auch unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit zu, dass Radfahrer die Fahrbahn in der Straße "Willakedamm" mit benutzen. Diese Form der Radfahrerführung wird sowohl vom ADFC als auch von der Polizei Bremen aufgrund der höheren Verkehrssicherheit befürwortet. Daher wird bei Neuplanungen in Tempo-30-Zonen grundsätzlich auf separate Radwege verzichtet. Im vorliegenden Fall wird zudem berücksichtigt, dass der Willakedamm zur Hauptfahrradroute des Radwegenetzes im Stadtteil Huchting gehört.

Hinter der Haltestelle Willakedamm sind beidseitig der Gleistrasse kombinierte Geh- und Radwege mit einer Breite von 3,00 m vorgesehen. Nach Kreuzung der Bahngleise erfolgt sowohl der Anschluss an die vorhandene Wegeverbindung in Richtung Sodenmatt als auch an den entlang der BTE-Trasse geplanten Weg in Richtung „Auf den Kahlken“. Neben dieser neu geschaffenen Verbindung, die eine wichtige Vernetzungsfunktion zwischen den angrenzenden Wohngebieten und dem ÖPNV erfüllt, werden alle bereits vorhandenen Verbindungsfunktionen sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger aufrechterhalten. Die Planung und Herstellung der Verkehrsanlagen erfolgt unter Berücksichtigung der aktuellen Richtlinien barrierefrei sowohl für Blinde und Sehbehinderte als auch für andere mobilitätseingeschränkte Personen.

Die Einwendungen zu diesem Themenbereich werden daher zurückgewiesen.

### Planungsraum Willakedamm

Auch gegenwärtig sind im Straßenraum Willakedamm keine gekennzeichneten Stellplätze vorhanden. Wenn Autos am Fahrbahnrand parken, ist bei einer Fahrbahnbreite von derzeit ca. 6,80 m ein Begegnen von zwei Pkw nicht mehr möglich. Bereits heute kommt es dann zu Behinderungen des Verkehrsablaufs.

Zukünftig ist südlich des unabhängigen, begrünten Bahnkörpers eine 5,50 m breite Fahrbahn vorgesehen, was somit einer Reduzierung der Fahrbahnbreite um rund 1,30 m entspricht. Ohne parkende Autos am Fahrbahnrand ist weiterhin eine Begegnung auch von Pkw mit Lkw möglich. Durch am Fahrbahnrand abgestellte



Fahrzeuge ergeben sich auch zukünftig die gleichen Behinderungen des Verkehrsablaufs wie bereits heute.

Der durch die Nutzung der kirchlichen Einrichtungen im Willakedamm entstehende Parkdruck bzw. die entstehenden Behinderungen des Verkehrsablaufs sind insofern unabhängig von der geplanten Straßenbahnverlängerung zu betrachten.

Die Einwendungen zu diesem Themenbereich werden daher zurückgewiesen.

#### Wegeverbindung Neuer Damm - Heinrich-Plett-Allee

Der geplante Weg an der rückwärtigen Grenze der Grundstücke Bredaer Straße 78 bis 84 dient der Aufrechterhaltung der bereits heute vorhandenen Wegebeziehung zwischen Scheveninger Straße und Neuer Damm und wurde aufgrund der Anregungen aus den Bürgerforen in der Planung berücksichtigt. Insofern ist auch die technische Sicherung des Bahnübergangs Neuer Damm erforderlich. Die Lautstärke des akustischen Warnsignals wird jedoch auf ein Minimum begrenzt, indem sie sich automatisch an die Umgebungsgeräusche anpasst. Aufgrund der erforderlichen Sichtbeziehungen wurde die Querung der Straßenbahngleise gegenüber der heute vorhandenen Rampe um ca. 40 m nach Norden verschoben. Die in der Planung vorgesehene Treppe bietet für unbeeinträchtigte Fußgänger die kürzeste Verbindung, die Rampe dient der barrierefreien Nutzung der Wegeverbindung und wird so hergestellt, dass sie auch von Rollstuhlfahrern genutzt werden kann. Die Bäume im Bereich dieses Wegeabschnitts sind aufgrund der Nähe zur neuen Gleistrasse ohnehin betroffen. Zusätzliche Bäume müssen aufgrund der Wegeplanung nicht gefällt werden. Die neu hergerichtete Böschung wird wieder mit Bäumen bepflanzt. Der geplante Weg hat keinen Einfluss auf die Trassierung der Straßenbahngleise. Bezogen auf die Böschungsoberkante ergibt sich im Bereich des Überwegs eine maximale Verschiebung von ca. 1,80 m in Richtung Heinrich-Plett-Allee.

Die Einwendungen zu diesem Themenbereich werden daher zurückgewiesen.

#### Bahnsteig Auf den Kahlken

Es wurde die Befürchtung vorgetragen, u.a. von Seiten des Ortsamtes und des Beirates Huchting, dass durch die derzeitige Planung der Haltestelle Auf den Kahlken ein sogenannter Angstraum entstehe, da es in beide Richtungen jeweils nur einen Zugang gibt. Den Vorschlag, am Ende der Bahnsteige einen Übergang zu schaffen, lehnt der Vorhabenträger aus sicherheitstechnischen Gründen ab. Die Betriebsordnung für den Eisenbahnverkehr lässt ein Überqueren der Gleise nicht zu. Vielmehr soll eine ausreichende Beleuchtung gewährleistet werden. Dies sehen Ortsamt und Beirat nicht als ausreichend an und baten im Rahmen des Erörterungstermins um erneute Prüfung.

Von Seiten des Vorhabenträgers wurde daraufhin überprüft, ob durch die Anordnung von Treppenanlagen vor Kopf der Haltestelle (am südwestlichen Ende) die Situation entschärft werden könnte. Da die Treppen jedoch unmittelbar in den Weichenbereich und auf das offene Schottergleis führen würden, wäre de facto keine Fluchtmöglichkeit gegeben. Durch das Betreten der Bahnanlage würden sich Gefahrensituationen ergeben. Die Anordnung einer Treppe wäre also in keiner Weise zielführend. Diese Idee wurde mithin verworfen.

Um dennoch eine Verbesserung der Situation im Sinne der Einwender zu erreichen, werden nunmehr die befestigten Breiten der geplanten Zugänge zu den Haltestellen vergrößert. Dazu werden die an den Hinterkanten der Haltestellenflächen vorgesehenen Lärmschutzwände jeweils in Richtung der Grundstücksgrenzen verschoben. Die südliche Teilhaltestelle kann um ca. 1 m aufgeweitet werden, die nördliche um ca. 1,5 m. Insgesamt kommt es auf diese Weise zu einer deutlichen Aufweitung der Zugangssituation, die auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde geeignet ist, dem Entstehen von Angsträumen entgegenzuwirken. Die für die Aufweitung der Zugänge bzw. die Verschiebung der Lärmschutzwände erforderlichen Flächen befinden sich alle im Eigentum der Stadtgemeinde Bremen. Im Bereich des Zugangs zur südlichen Teilhaltestelle entfällt ein vorgesehener Fahrradbügel. Die verbleibende Anzahl (28) ist ausreichend. Im Bereich der nördlichen Teilhaltestelle können zwei vorgesehene Baumstandorte nicht realisiert werden. Hierzu wird der erforderliche Ausgleich an anderer Stelle umgesetzt. Die diesbezüglichen Details sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 19) geregelt.

Aufgrund der Verschiebung der Lärmschutzwände mit entsprechender Anpassung der Länge erfolgte eine Aktualisierung des Schalltechnischen Gutachtens (Anlage 17). Es ergaben sich überwiegend geringfügige Änderungen der errechneten Beurteilungspegel im Nachkommabereich, teilweise Reduzierungen um 1 dB(A), im Nahbereich bei Auf den Kahlken 11 sogar bis zu 3 dB(A) geringere Werte. Die errechneten Beurteilungspegel bleiben alle unverändert oder verringern sich. Diese Änderungen haben keine Auswirkungen auf den erforderlichen Lärmschutz, weil auch vorher an keinem Wohngebäude ein Anspruch auf passiven Lärmschutz in Betracht gekommen war.

Soweit den Forderungen nicht entsprochen wird, werden die Einwendungen zu diesem Themenbereich zurückgewiesen.

### Erreichbarkeit der Grundstücke an der Kirchhuchtinger Landstraße

Die Erreichbarkeit der Grundstücke an der Westseite der Kirchhuchtinger Landstraße zwischen Werner-Lampe-Straße und Willakedamm ist aus Richtung Stuhr kommend mit dem Pkw zukünftig nicht mehr direkt möglich, da in den Bereichen mit besonderem Bahnkörper in Mittellage außerhalb der Knotenpunkte ein Queren der Straße nicht erlaubt ist. Der besondere Bahnkörper in der Kirchhuchtinger Landstraße dient der Beschleunigung des ÖPNV und ist Voraussetzung für die Förderung der Maßnahme mit Bundesmitteln.

Zum Anfahren der Grundstücke in diesem Bereich mit dem Pkw kann zukünftig entweder über die Straße An der Höhpost gefahren und auf dem Gelände des Roland-Centers gewendet werden oder es wird eine Kehrfahrt an der Anschlussstelle der B 75 (Kreisel) vorgenommen. Zur Abfahrt von diesen Grundstücken in Richtung Huchtinger Kreisel ist eine Wendefahrt über den Willakedamm erforderlich. Diese zusätzlichen Wege werden als von geringem Umfang und damit zumutbar bewertet. Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht durch zusätzliche Wege betroffen zu sein.

Zu Fuß oder per Rad ergeben sich nach Umsetzung der geplanten Maßnahme keine Einschränkungen. Da ausreichend Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen sind, ist die Erreichbarkeit der Grundstücke für diese Verkehrsteilnehmer aus allen Richtungen barrierefrei möglich.

Zur besseren Erreichbarkeit ihres Grundstücks in der Kirchhuchtinger Landstraße hatten Einwander gefordert, einen U-Turn in der Kirchhuchtinger Landstraße/Ecke Willakedamm einzurichten. Wie im Rahmen des Erörterungstermins zugesagt, hat der Vorhabenträger durch einen externen Gutachter prüfen lassen, ob das Wenden der Kraftfahrzeuge (aus nördlicher Richtung kommend) am Knoten Kirchhuchtinger Landstraße/Willakedamm gestattet werden kann. Mit der Erstellung dieses Verkehrsgutachtens ist das unabhängige Ingenieurbüro Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH beauftragt worden.

Es wurden Leistungsfähigkeitsberechnungen für die morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden der Verkehrsbelastungszahlen für 2025 für den Gesamtknotenpunkt Kirchhuchtinger Landstraße/An der Höhpost und Kirchhuchtinger Landstraße/Willakedamm durchgeführt.

Für die geplante Variante kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass die Lichtsignalanlage (LSA) in beiden Spitzenstunden leistungsfähig ist. Es werden überwiegend gute Verkehrsqualitäten erreicht. Allerdings wird darauf hingewiesen, dass es in den Spitzenstunden zu gelegentlichen Überstauungen des zweiten

Teilknotens Kirchhuchtinger Landstraße/Willakedamm in nördlicher Richtung kommen kann. Ursache ist die hohe Verkehrsbelastung in Richtung der Bundesstraße am Ende der Kirchhuchtinger Landstraße, wo die maximale Rückstaulänge 60 m beträgt.

Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit unter Berücksichtigung des geforderten U-Turns in der Kirchhuchtinger Landstraße/Ecke Willakedamm ergab gravierende Verschlechterungen. Die Verkehrsgutachter kommen zu dem Ergebnis, dass die Lichtsignalanlage bei der Variante mit Wender weder in der morgendlichen noch in der nachmittäglichen Spitzenstunde leistungsfähig ist. An der Kirchhuchtinger Landstraße wird in beiden Richtungen die schlechteste Verkehrsqualität erreicht. Es kommt zu sehr langen Wartezeiten und Rückstaulängen. Der Knotenpunkt wird in beiden Richtungen überstaut.

Zusammenfassend kommen die Verkehrsgutachter daher zu dem Ergebnis, dass die Einrichtung eines U-Turns in der Kirchhuchtinger Landstraße (Höhe Willakedamm) aus verkehrstechnischer Sicht nicht zu empfehlen ist. Der Vorhabenträger sieht sich in seiner Einschätzung bestätigt und lehnt die Einrichtung des geforderten U-Turns ab, weil damit keine leistungsgerechte Abwicklung der Verkehre möglich wäre.

Das Verkehrsgutachten wurde von einem unabhängigen Ingenieurbüro unter Berücksichtigung aller geltenden gesetzlichen Regelungen sowie dem Stand der Wissenschaft entsprechend erstellt. Nach den vorliegenden Unterlagen bestehen keine Bedenken, dass die Prognosen und Berechnungen methodengerecht mit allen zur Verfügung stehenden Erkenntnismitteln erstellt worden sind. Die Empfehlung, auf den U-Turn zu verzichten, ist nachvollziehbar erläutert und begründet.

Soweit in Einwendungen die Einrichtung dieses U-Turn in der Kirchhuchtinger Landstraße/Willakedamm gefordert wird, werden diese Einwendungen mithin zurückgewiesen.

In der Rechtsprechung des BVerwG ist seit langem anerkannt, dass ein Anlieger keinen Anspruch auf den unveränderten Fortbestand seiner individuellen Erschließungssituation hat. So hat der 4. Senat z.B. in seiner Entscheidung vom 21. Oktober 2003 (4 B 93.03) ausgeführt, dass eine Ersatzzufahrt nicht erst dann angemessen ist, wenn sie der bisherigen Zufahrt in allen Belangen mindestens gleichwertig ist. Gefordert ist nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Es gibt keinen Anspruch auf den Fortbestand einer Verkehrsverbindung, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist. Nach diesen Maßstäben steht es wohl außer Zweifel, dass die Erreichbarkeit der Grundstücke auf der Westseite der Kirchhuchtinger Landstraße nicht in entschädigungsrechtlich relevanter Weise verändert wird. Entschädigungsforderungen können daher nur an die Inanspruchnahme von

Grundstücksteilen anknüpfen, nicht dagegen an die Änderung der Erschließungssituation.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es zwar zu einer teilweise verschlechterten Zuwegung kommen wird, diese jedoch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde noch zumutbar ist. Seitens des Vorhabenträgers wurde plausibel dargelegt, dass eine andere Lösung unter Berücksichtigung der vorhandenen Rahmenbedingungen planungsrechtlich nicht möglich ist. Es wird technisch nicht möglich sein, dass Autofahrer die Gleisanlage überfahren. Die dadurch erforderlich werdenden Umwege halten sich in einem noch akzeptablen Rahmen. Es sind in keinem Fall für die betroffenen Grundstücke Belastungen der Eigentümer oder Mieter erkennbar, die ein zumutbares Maß übersteigen. Soweit sich die Einwendungen gegen die Änderung der Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten von den Grundstücken auf der Westseite der Kirchhuchtinger Landstraße wenden, werden diese Einwendungen mithin zurückgewiesen.

### **3.2.9 Straßen- und Schienenverkehrslärm**

#### Allgemeines

Der Schutz bewohnter Gebiete und Gebäude vor Verkehrslärm ist nach den Vorschriften des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) umzusetzen, und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen ist vorzubeugen.

Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm erfolgt nach den verschiedenen, in der nachfolgenden Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

Nach § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung-16. BImSchV)

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 (1) BImSchG).

Die Wahl der Lärmschutzmaßnahmen wird unter Beachtung bautechnischer und wirtschaftlicher Gesichtspunkte und in Abwägung mit sonstigen Belangen getroffen.

Dem aktiven Lärmschutz wird hierbei der Vorrang eingeräumt. Dies gilt nach § 41 (2) BImSchG jedoch nicht, wenn die Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Wenn den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrung Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabenträger dem Grunde nach einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. § 74 Abs. 2 Satz 3 Bremisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BremVwVfG)).

Aktiver Lärmschutz (Lärmschutzwände) ist nördlich Willakedamm, nordwestlich und südöstlich BTE-Trasse und östlich Heinrich-Plett-Allee vorgesehen. Im Bereich der Kirchhuchtinger Landstraße sowie in Teilabschnitten der Heinrich-Plett-Allee wird aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (z.B. Grundstückserschließung) oder aus Gründen mangelnder Effizienz auf aktiven Lärmschutz verzichtet. Hier kommt ggf. passiver Lärmschutz in Betracht. Bei der Dimensionierung der Lärmschutzwände (Länge und Höhe) wurden u.a. auch städtebauliche, landschaftspflegerische und bautechnische Gesichtspunkte beachtet. Die Lärmschutzwände werden aus hochabsorbierendem Material hergestellt, so dass Schallreflexionen an diesen Wänden vermieden werden. Durch die vorgesehenen Lärmschutzwände werden die Schienen- und Straßenverkehrslärmimmissionen in den entsprechenden Teilabschnitten erheblich verringert.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i.V.m. der gemäß § 43 BImSchG erlassenen 16. BImSchV vorzunehmen. In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel für Straßen, in § 4 für Schienenwege verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen gemäß Anlage 1 „RLS-90“ zu erfolgen, bei Schienenwegen gemäß Anlage 2 „SCHALL 03“. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)
- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten am Tag 59 dB(A), in der Nacht 49 dB(A)

c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)

d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Entsprechend dieser Rechtsverordnung ist eine Änderung u.a. dann als „wesentlich“ anzusehen, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf. Diese Belastungsgrenzwerte sind verbindlich.

Innerhalb des maßgeblichen Untersuchungsbereichs ergibt sich nach den gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV für die Gebäude oder schutzbedürftigen Freiflächen (sogen. Außenwohnbereiche, z.B. Terrassen, Balkone, Freisitze im Garten) „dem Grunde nach“ ein Anspruch auf Lärmschutz, wenn

- durch die geplanten Straßenausbaumaßnahmen eine „wesentliche Änderung“ der Straßenverkehrslärmimmissionen und eine Grenzwertüberschreitung ausgelöst wird

oder

- durch den geplanten Neubau der Straßenbahnlinien 1 und 8 eine Überschreitung des jeweils maßgebenden Immissionsgrenzwerts festgestellt wird.

Entsprechend der Verkehrslärmschutzverordnung 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 in § 3 bzw. § 4 der 16. BImSchV festgelegten Berechnungsverfahren ist eine eventuelle Vorbelastung durch andere Geräuschquellen nicht in Ansatz zu bringen.

Nach dem Rechenverfahren der SCHALL 03 wurde bei den schalltechnischen Berechnungen ein 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. Die erhöhte Störwirkung durch lichtsignalgeregelte Kreuzungen und Einmündungen wurde durch einen entsprechenden Pegelzuschlag „K“ gem. RLS-90 in Ansatz gebracht. Darüber hinaus wurden bei der Ausbreitungsrechnung die Schallreflexionen an Gebäuden berücksichtigt.

Die Abschirmung durch Bewuchs wurde entsprechend dem Rechenverfahren der SCHALL 03 bzw. der RLS-90 nicht in Ansatz gebracht (schalltechnisch ungünstigster Fall). Unabhängig hiervon kann durch einzelne Bäume oder Baumreihen bzw. Hecken ohnehin keine nennenswerte Abschirmung erwartet werden. Hierzu sind deutlich größere Bewuchstiefen (z.B. mindestens 50 m breiter „blickdichter“ Waldstreifen) erforderlich.

Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen, Zu- und Abschlüge gemacht werden. Nach dem Berechnungsverfahren ist auch eine eventuelle Vorbelastung durch andere Geräusche nicht in Ansatz zu bringen. Nach dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ist der Lärm für jeden Geräuschemittenten, wie Straßenverkehr, Schienenverkehr, Luftverkehr, Wasserstraßenverkehr, Industrie und Gewerbe, Sportanlagen und Freizeitanlagen getrennt zu erfassen. Diese getrennte Erfassung ist bedingt durch die verschiedenen Regelwerke und Berechnungsmethoden, die je nach Geräuschart unterschiedlich sind. Der Beurteilungspegel bezieht sich somit nur auf den zu bauenden (hier: Straßenbahn) oder zu ändernden (hier: Straße) Verkehrsweg.

Nach neuerer Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichtes (OVG) Bremen (Urteil vom 18. Februar 2010, Az 1 D 599/08) ist allerdings bei einem direkten konzeptionellen und planerischen Zusammenhang von zwei Baumaßnahmen eine Berücksichtigung der Summenpegel im Abwägungsprozess erforderlich.

Wie auch im Schalltechnischen Gutachten erwähnt, ist zudem auf die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 18.12.1999 zu verweisen, wonach eine Überschreitung eines Bezugspegels von 70 dB(A) am Tage bzw. 60 dB(A) in der Nachtzeit städtebaulich besonders zu würdigen ist.

In diesem Zusammenhang wird entsprechend der Verfügung vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr zur Anwendung des Summenpegels vom 22.03.2011 und auf Grundlage einer entsprechenden Rechtsauffassung der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Einzelfallabwägung auch für die Objekte „dem Grunde nach“ ein Anspruch auf passiven Lärmschutz festgestellt, bei denen im Prognose-Planfall (mit Verlängerung der Straßenbahnlinie 1/8) die Gesamt-



Immissionsbelastung durch Straßen- und Schienenverkehrsgeräusche oberhalb von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts liegt.

Im Prognose-Planfall liegt der Summenpegel bei insgesamt 25 Gebäuden (davon ein Altenpflegeheim) sowie bei einem Außenwohnbereich beiderseits der Kirchhuchtinger Landstraße über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts, so dass auch hierfür „dem Grunde nach“ ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen festgestellt wird.

#### Schienenbonus

In den Einwendungen ist die Anwendung des Schienenbonus problematisiert worden. Dieser im Rechenverfahren der SCHALL 03 angelegte Abzug von 5 dB(A) ist in den Lärmberechnungen für dieses Vorhaben noch zur Anwendung gekommen, da der Schienenbonus nach Maßgabe des 11. BImSchÄndG (11. Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) für Bahnstrecken ab dem 01.01.2015 sowie für Straßenbahntrassen erst ab dem 01.01.2019 nicht mehr anzuwenden ist. Diese Stichtage zum Wegfall des Schienenbonus beziehen sich auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens. Die Auslegung der Unterlagen, und somit die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens, erfolgte bereits im Juni/Juli 2014. Im vorliegenden Fall wurde das Planfeststellungsverfahren demnach bereits vor dem Stichtag eröffnet, so dass bei der Berechnung der Schienenverkehrslärmimmissionen der Abzug des sogen. Schienenbonus von 5 dB(A) zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung von Schienenverkehrslärm (im Vergleich zu anderen Verkehrsgeräuschen wie z.B. Straßenverkehrslärm) gerechtfertigt war. Somit ist die vorgelegte schalltechnische Untersuchung auch insoweit rechtsfehlerfrei.

Die Einwendungen gegen die Anwendung des Schienenbonus werden daher zurückgewiesen.

Für den geplanten Neubau der Straßenbahnlinien 1 und 8 wurde durch das Ingenieurbüro Bonk-Maire-Hoppmann GbR, Rostocker Straße 22, 30823 Garbsen am 21.03.2014 ein schalltechnisches Gutachten (Nr. 07198/I) erstellt (Anlage 17 in Ordner 2). Dort sind alle Objekte angegeben, für die „dem Grunde nach“ ein Anspruch auf Lärmschutz festgestellt wurde. Die Abwicklung der ggf. erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster; schallgedämmte Lüftungseinrichtungen) erfolgt auf der Grundlage der 24. BImSchV. Die ggf.

erforderliche Entschädigung von Außenwohnbereichen wird in der VLärmSchR 97 geregelt. Objektschutzmaßnahmen nach Planfeststellungsbeschluss durch Einbau von Lärmschutzfenstern kommen nur auf den in der Schalltechnischen Untersuchung vom März 2014 angegebenen Hausseiten und Etagen sowie nur an schutzbedürftigen Räumen in Betracht. Hierbei handelt es sich um Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Dazu gehören insbesondere Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer sowie Wohnküchen (mind. 12 qm Wohnfläche). Bäder, Toiletten, Treppenhäuser und Abstell- bzw. Lagerräume gehören nicht dazu.

Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen können ferner nur erstattet werden, wenn noch kein ausreichender Schallschutz vorhanden ist. Die Bemessung des erforderlichen passiven Lärmschutzes hat dann ggf. auf Grundlage des Summenpegels zu erfolgen.

Über Entschädigungen für passive Lärmschutzmaßnahmen wird im Planfeststellungsbeschluss lediglich dem Grunde nach entschieden. Der Umfang der Entschädigungen ist ggf. außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabenträger zu regeln. Ein entsprechender Antrag wäre daher nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Verfahren an den Vorhabenträger zu richten.

Insgesamt wird sich die Lärmbetroffenheit der Anwohner nicht wesentlich verändern. Die Einhaltung der maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV durch die vorgesehenen aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen gewährleistet im Regelfall die Beachtung der Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse.

Das Schalltechnische Gutachten (Anlage 17) wurden von einem unabhängigen Ingenieurbüro unter Berücksichtigung aller geltenden gesetzlichen Regelungen sowie dem Stand der Wissenschaft entsprechend erstellt. Nach den vorliegenden Unterlagen bestehen keine Bedenken, dass die Prognosen und Berechnungen methodengerecht mit allen zur Verfügung stehenden Erkenntnismitteln und unter Berücksichtigung der jeweiligen topografischen Gegebenheiten erstellt worden sind.

Die Einwendungen zu diesem Themenbereich werden daher zurückgewiesen.

### **3.2.9.1 Einwendungen zum Lärmschutz hinsichtlich einzelner Bereiche**

Eine Vielzahl privater Einwenderinnen und Einwender hat sich darauf berufen, dass das Vorhaben die Anwohner in unzumutbarer Weise durch Lärmemissionen belasten würde.

### Wohnbebauung aus dem Bereich der Bredaer Straße

Es wurde vorgetragen, dass sich durch den Betrieb der Straßenbahn die Lärmbelastung für die Wohnbebauung der Bredaer Straße im Bereich zwischen der BTE-Trasse und der Heinrich-Plett-Allee erhöhen würde; insbesondere in Bereichen, in denen die Wohnhäuser von den Emissionen beider Straßenzüge betroffen sind. Aus diesem Grund wird gefordert, in diesem Bereich der Heinrich-Plett-Allee, aktiven Schallschutz, d.h. eine Lärmschutzwand, vorzusehen.

Zu den im schalltechnischen Gutachten angesprochenen Wohngebäuden mit Anspruch auf Lärmschutz in der ersten Baureihe nordöstlich der Heinrich-Plett-Allee, südöstlich der Delfter Straße gehören nicht die Gebäude an der Bredaer Straße.

Entsprechend der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sind die Schienenverkehrslärmimmissionen rein rechnerisch auf der Grundlage der SCHALL 03 zu bestimmen.

Gem. SCHALL 03 ist für die im Zuge der Heinrich-Plett-Allee zwischen Delfter Straße und Luxemburger Straße größtenteils geplante Fahrbahnart "Rasenbahnkörper" (Rillenschienen (59Ri2) auf Betonschwellen überwiegend Grüngleis / schienenoberkantenbündig) ein Pegelabschlag  $DFb = - 2 \text{ dB(A)}$  zu beachten. Im Bereich von Haltestellen, Straßenkreuzungen und Einmündungen werden die Straßenbahngleise fest in die Straßenoberfläche eingebaut. Für „feste Fahrbahnen“ ist gem. SCHALL 03 ein Pegelzuschlag  $DFb = + 5 \text{ dB(A)}$  anzusetzen. Aus diesem Grunde ist in der Nähe von Haltestellen und Straßenkreuzungen im Vergleich zur freien Strecke mit um bis zu  $7 \text{ dB(A)}$  höheren Schienenverkehrslärmbelastungen zu rechnen. Dieser Sachverhalt wurde bei den schalltechnischen Berechnungen entsprechend berücksichtigt.

Gem. SCHALL 03 werden die möglicherweise auftretenden Quietschgeräusche in "engen Kurven" durch einen entsprechenden Pegelzuschlag berücksichtigt. Die durch Brems- oder Beschleunigungsvorgänge im Bereich von "engen Kurven" verursachte erhöhte Lärmbelastung wird dadurch berücksichtigt, dass für die Straßenbahnen im Kurvenbereich mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der freien Strecke (in engen Kurven mit Radien unter 50 m mit Tempo 30) gerechnet wird, obwohl dort die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit deutlich geringer ist.

Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen wird im Bereich der Wohngebäude Bredaer Straße Nr. 70-84 weder durch den Neubau der Straßenbahn noch durch den Ausbau der Heinrich-Plett-Allee ein Anspruch auf Lärmschutz gem. 16. BImSchV ausgelöst, da dort der Immissionsgrenzwert für Wohngebiete ( $59 \text{ dB(A)}$  tags,  $49 \text{ dB(A)}$  nachts) bei "freier Schallausbreitung" eingehalten wird. Außerdem liegen die Summenpegel durch Straßen- und Schienenverkehrslärmimmissionen am

betrachteten Gebäude deutlich unter 70 dB(A) am Tage bzw. 60 dB(A) in der Nachtzeit, so dass auch im Hinblick auf die Gesamteinwirkung durch Verkehrslärm keine Lärminderungsmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände, Lärmschutzfenster,...) erforderlich werden.

Im Bereich der Wohngebäude Bredaer Straße Nr. 1-5 und Nr. 17-21 liegt die Schienenverkehrslärmbelastung von der künftigen Straßenbahntrasse ebenfalls überall unter dem Immissionsgrenzwert gem. 16. BImSchV für Wohngebiete, so dass auch dort durch den Neubau der Straßenbahntrasse kein Anspruch auf Lärmschutz ausgelöst wird.

Im Hinblick auf den Ausbau der Heinrich-Plett-Allee wurde gem. 16. BImSchV geprüft, ob durch den Straßenausbau eine "wesentliche Änderung" der Straßenverkehrslärmimmissionen hervorgerufen wird. Hierzu wurde die Verkehrsbelastung im Bezugsfall (ohne Straßenbahn) und Prognose-Planfall (mit Straßenbahn) betrachtet.

Im Hinblick auf den Ausbau der Heinrich-Plett-Allee reicht eine festgestellte Grenzwertüberschreitung allein nicht aus, um einen Anspruch auf Lärmschutz auszulösen. Vielmehr muss gemäß § 1 (2) Nr. 2 der 16. BImSchV auch das Kriterium einer "wesentlichen Änderung" der Straßenverkehrslärmimmissionen erfüllt sein. Dies trifft im vorliegenden Fall nur für die straßenzugewandte Fassade im Erdgeschoss des Wohngebäudes Bredaer Straße Nr. 21 zu. Dort ergibt sich eine wesentliche Änderung der Straßenverkehrslärmimmissionen um 2,1 dB(A) und eine Grenzwertüberschreitung um 2,5 dB(A), so dass ausschließlich für diesen Gebäudeteil nach den gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV "dem Grunde nach" ein Anspruch auf Lärmschutz ausgelöst wird. Eine Änderung ist „wesentlich“, wenn durch den erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) erhöht wird. Weil grundsätzlich aufgerundet wird, ergibt sich somit rein rechnerisch eine Erhöhung um 3 dB(A).

Im Bereich der anderen Wohngebäude an der Bredaer Straße ergibt sich entsprechend den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen keine "wesentliche Änderung" der Straßenverkehrslärmimmissionen, so dass sich für diese Wohngebäude aus der Verkehrslärmschutzverordnung (trotz der verbleibenden Grenzwertüberschreitung durch Straßenlärm) kein Anspruch auf Lärmschutz ableiten lässt.

Für alle Wohngebäude wurde darüber hinaus geprüft, ob der Summenpegel durch Straßen- und Schienenverkehrslärm die Bezugspegel von 70 dB(A) am Tage bzw. 60 dB(A) in der Nachtzeit überschreiten. Für die Wohngebäude Bredaer Straße Nr. 1-5 und Nr. 17-21 liegt die Gesamt-Immissionsbelastung tags und nachts unterhalb dieser

Bezugspegel, so dass auch im Hinblick auf die Gesamteinwirkung durch Straßen- und Schienenverkehrslärmimmissionen keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden.

Die 16. BImSchV sieht eine Beurteilung von Kommunikationsgeräuschen (Fahrgäste an den Haltestellen) im Zusammenhang mit dem Neubau bzw. Ausbau von Verkehrswegen nicht vor. Unabhängig hiervon ist darauf hinzuweisen, dass die durch Fahrgäste verursachten Geräusche einer erheblichen Schwankungsbreite unterliegen und sich insofern einer (sinnvollen) schalltechnischen Prognose entziehen. Im Übrigen kann davon ausgegangen werden, dass die angesprochenen Geräusche durch An- und Abfahrverkehre sowie durch Fahrgäste auch zum heutigen Zeitpunkt in vergleichbarer Weise auftreten können, da im betreffenden Streckenabschnitt der Heinrich-Plett-Allee zwei Bushaltestellen vorhanden sind, die künftig durch die Straßenbahnhaltestelle ersetzt werden sollen.

Im vorgenannten Bereich der Bredaer Straße werden die Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge überall eingehalten. Entsprechend den Bestimmungen der 16. BImSchV besteht daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

Lediglich im Bereich des Wohngebäudes Bredaer Straße 21, welches allerdings bereits relativ weit entfernt an der Delfter Straße gelegen ist, besteht für einen Bruchteil der straßenzugewandten Fassade – und ausschließlich im Erdgeschoss - dem Grunde nach ein Anspruch Lärmschutz aufgrund einer geringen Grenzwertüberschreitung. Zur Einhaltung des Immissionsgrenzwertes an diesem Fassadenabschnitt wäre eine 4 m hohe und rd. 60 m lange Lärmschutzwand nordöstlich der Heinrich-Plett-Allee erforderlich. Die Errichtung einer derartigen Lärmschutzwand wäre zweifellos unverhältnismäßig.

Die Forderungen nach einem verbesserten Lärmschutz im Bereich der Bredaer Straße, u.a. Forderung nach einer zusätzlichen Lärmschutzwand, werden mithin zurückgewiesen.

#### Technische Sicherung BTE-Trasse

Der Überweg über die Gleise der Verbindungskurve zwischen dem Netz der BSAG und der Strecke der BTE wird durch eine Lichtzeichenanlage technisch gesichert. Für sehbehinderte Menschen wird es an dieser Anlage, wie inzwischen bei vielen Verkehrssignalanlagen in Bremen üblich, spezielle taktile Signalgeber geben. An dieser Stelle wird es keine zusätzliche akustische Signalgebung wie an den Bahnübergängen über die Gleise der BTE geben. Diese Art der Signalisierung des Überwegs ist möglich, da sich dieser noch im Bereich des Straßenbahnnetzes (BOStrab – Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen) befindet.

Auch der Bahnübergang über das Streckengleis der BTE in Richtung Bahnhof Huchting erhält eine technische Sicherung. Da sich dieser Bahnübergang bereits im Bereich der BTE befindet, muss er nach den Vorgaben des Eisenbahnrechts (EBO - Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung) gesichert werden. Deshalb sind dort für die Warnung der Sehbehinderten zusätzlich zu den Lichtzeichen akustische Signalgeber vorgesehen. Dabei sollen aber moderne Signalgeber zum Einsatz kommen, die nur im direkten Gefahrenbereich gehört werden können und ihre Lautstärke abhängig von der Tageszeit und dem Umgebungslärm automatisch einstellen. Eine Belästigung ist deshalb und aufgrund der nur sehr sporadisch verkehrenden Züge in Richtung Huchtinger Bahnhof nicht zu erwarten.

Der Bahnübergang „Neuer Damm“ über das Gleis der BTE muss aufgrund der geplanten Anzahl der Zugfahrten mit einer technischen Sicherung ausgerüstet werden. Für diesen Bahnübergang ist die Sicherung über Lichtzeichen vorgesehen. Für die Warnung von Sehbehinderten kommen zusätzlich zu den Lichtzeichen akustische Signalgeber zum Einsatz. Eine akustische Warnung ist auch aufgrund des zu erwartenden starken Fußgänger- und Radverkehrs geboten.

Da für die akustischen Signalgeber moderne elektronische Signalgeber vorgesehen sind, sind diese nur im direkten Gefahrenbereich zu hören. Auch ist die Lautstärke in Abhängigkeit von der Tageszeit und dem Umgebungslärm automatisch regelbar.

Weil alle Bahnübergänge im Rahmen des Ausbaus der BTE-Strecke mit technischen Sicherungsanlagen ausgerüstet werden, wird es zukünftig nicht mehr erforderlich sein, dass die Züge Warnsignale abgeben. Dadurch und durch die Erneuerung der Gleisanlagen werden die Geräuschbelästigungen durch die Züge der BTE sich deutlich verringern.

Einwendungen, die unzumutbare Lärmbelastungen durch die technische Sicherung der BTE-Trasse befürchten, werden daher zurückgewiesen.

#### Höhe der Lärmschutzwände entlang der BTE-Trasse

Im Verlauf der BTE-Trasse sind von Seiten des Vorhabenträgers Lärmschutzwände (LSW) mit einer Höhe von 1,2 m vorgesehen. In der schalltechnischen Untersuchung wurde hingegen eine Höhe von 1,5 m empfohlen. Diese war aus einer Kosten-Nutzen-Betrachtung als beste Lösung hervorgegangen. Der Vorhabenträger hat die Begrenzung der Lärmschutzwandhöhe im Rahmen der Erörterung damit begründet, dass einer baulichen Zergliederung an der Trasse entgegengewirkt werden soll. Zudem sollten keine Angsträume geschaffen werden, und bei den Fahrgästen der Straßenbahn könnte sich bei höheren Lärmschutzwänden ein Tunnelgefühl einstellen.

Laut Vorhabenträger war auch die Sicherheit ein wesentlicher Aspekt, da eine 1,2 m hohe Wand im Havariefall zur Selbstrettung in eigener Anstrengung überwunden werden könnte. Nachdem zwischenzeitlich Fluchttüren in der LSW vorgesehen sind, wird dieser Aspekt im Weiteren nicht in der Abwägung berücksichtigt.

Im Nachgang zum Erörterungstermin hat der Vorhabenträger aufgrund der vielfach vorgetragenen Forderung nach einer Erhöhung der LSW entlang der BTE-Strecke auf 1,5 m die Stadtplanung, die BSAG sowie den Schallgutachter um Stellungnahme zu der vorgenannten Diskussion über die Höhe der LSW entlang der BTE-Strecke gebeten.

BSAG und Stadtplanung sprechen sich aus städtebaulicher Sicht (u.a. Tunneleffekt, Angsträum, Barrierewirkung) für die Beibehaltung der vorgesehenen LSW-Höhe von 1,2 m aus. Von Seiten des Ingenieurbüros Bonk-Maire-Hoppmann GbR wird als Ergebnis einer Vergleichsberechnung mitgeteilt, dass bei einer derartigen Wanderhöhung beiderseits der BTE-Trasse eine zusätzliche Pegelminderung von höchstens 2,5 dB(A) im Bereich der nächstgelegenen Wohnbebauung erreichbar wäre. Im Mittel aber liegt die zusätzlich erreichbare Pegelminderung bei etwa 1 dB(A), d.h. unterhalb einer messbaren Pegelminderung.

Unter Berücksichtigung und Abwägung dieser Stellungnahmen sieht sich der Vorhabenträger in seiner Planung bestätigt. Die LSW entlang der BTE-Trasse soll daher wie in den Plänen vorgesehen eine Höhe von 1,2 m erhalten. Dabei wird darauf hingewiesen, dass die jeweils angegebenen Höhen ab Schienenoberkante gemessen sind. Bei einem Aufbau des Schotterkörpers und der darauf aufliegenden Schiene ergibt sich somit bereits eine Überhöhung um 0,30 m zum nordwestlich parallel geführten gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der BTE-Strecke. Damit ergibt sich dort eine tatsächliche derzeit geplante Höhe von 1,50 m ab Geländeoberkante (GOK).

Weil somit eine um 30 cm erhöhte LSW vom Gehweg aus betrachtet eine Wandhöhe von 1,80 m darstellen würde, befürchtet auch die Planfeststellungsbehörde starke negative Effekte einer solchen Erhöhung. Ein durchschnittlich großer Mensch kann dann nicht mehr über die LSW hinweg schauen. Schallschutzwände bilden immer eine optische und räumliche Zäsur im Stadtraum. Die räumlich trennende Wirkung würde durch die Erhöhung dermaßen stark vergrößert, dass das Entstehen eines Angstraumes zu befürchten ist.

Da die mögliche Pegelminderung überwiegend kaum messbar, mithin auch nicht wahrnehmbar ist, und die Grenzwertüberschreitungen bei der vorgesehenen Wandhöhe zudem lediglich gering sind, ist das Abwägungsergebnis des Vorhabenträgers für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Auch aus Sicht der

Planfeststellungsbehörde überwiegen die deutlich negativen städtebaulichen Auswirkungen (u.a. Tunneleffekt, Angsträum, Barrierewirkung) die relativ geringfügigen positiven Auswirkungen einer Erhöhung der Lärmschutzwand.

Insgesamt ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür, das Abwägungsergebnis des Vorhabenträgers oder die Ergebnisse des schalltechnischen Gutachtens des Ingenieurbüros Bonk-Maire-Hoppmann GbR vom 21.03.2014 bzw. der Stellungnahme vom 24.08.2015 anzuzweifeln. Weder ergeben sich im Verfahren konkrete Hinweise auf Mängel bei den Lärmberechnungen noch sind die sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen bzw. rechtlichen Bewertungen als zweifelhaft anzusehen. Die Auffassung des Antragstellers sowie die Aussagen des Gutachtens sind nachvollziehbar und begründet. Zur Sicherung des „dem Grunde nach“ gewährten Anspruches auf Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen oder Anspruches auf Entschädigung wurde in den Beschluss eine Auflage aufgenommen, nach der einzelfallbezogen der Anspruch zu prüfen ist.

Die Einwendungen hinsichtlich einer Erhöhung der Lärmschutzwände entlang der BTE-Trasse werden daher zurückgewiesen.

#### Die Einwender befürchten Störungen durch nächtlich verkehrende Güterzüge

Die Strecke der BTE wird derzeit nur von wenigen sporadisch verkehrenden Güterzügen der BTE und den Museumszügen der Kleinbahnfreunde Leeste befahren. Eine Änderung dieser Situation zeichnet sich derzeit nicht ab. Allerdings werden die Güterzüge der BTE aus betrieblichen Gründen dann nur noch in den Schwachverkehrszeiten verkehren können. Durch die technische Sicherung der Bahnübergänge wird aber die heutige Form der akustischen Signalgebung durch das Pfeifsignal der Triebfahrzeuge an den Bahnübergängen nicht mehr erforderlich sein. Außerdem werden durch den neuen Unterbau und die Schallschutzmaßnahmen auch die Geräusche durch den Güterzug deutlich reduziert werden können. Insgesamt ist daher nicht von einer relevanten Störungsgefahr auszugehen. Trotzdem wurde bei den schalltechnischen Berechnungen zur Sicherheit, und mithin zugunsten der Anwohner, neben den Straßenbahnfahrten zusätzlich eine Güterzugfahrt pro Nacht auf der BTE-Trasse berücksichtigt, obwohl im Mittel deutlich weniger Güterzugfahrten erwartet werden. Rein rechnerisch wurde also ein regelmäßiger Verkehr eines Güterzuges berücksichtigt, obwohl tatsächlich weiterhin mit nur wenigen sporadisch verkehrenden Güterzügen der BTE zu rechnen ist.

Von Seiten des Vorhabenträgers war im Erörterungstermin ausdrücklich versichert worden, dass der gesamte Unterbau im Bereich der BTE-Trasse erneuert werde. Dieses werde sich positiv auf die Lärm- und Erschütterungssituation auswirken.



Weil also einerseits nicht von einer relevanten Störungsgefahr auszugehen ist und andererseits eine verstärkte Berücksichtigung im Schallgutachten erfolgt ist, wird die Belastung durch die Verlagerung der Güterzüge in die Schwachverkehrszeiten als geringfügig und mithin zumutbar beurteilt. Die entsprechenden Einwendungen werden zurückgewiesen.

#### Lärmbelastungen während der Bauzeit

Von zahlreichen Einwanderinnen und Einwendern wird befürchtet, dass es während der Bauzeit zu erheblichen, nicht hinnehmbaren Belastungen durch Lärm kommen würde.

Der Vorhabenträger geht von einer Gesamtbauzeit von drei Jahren aus, zzgl möglicher Arbeiten Dritter wie Ver- und Entsorgungsunternehmen. Die Belastung in den einzelnen Abschnitten ist jedoch kürzer, da das Vorhaben in zeitlich kürzere Bauabschnitte aufgeteilt ist. Eine konkrete Aussage zur Abschnittsbildung und der damit einhergehenden Bauzeit im jeweiligen Abschnitt erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung nach Planfeststellungsbeschluss. Mögliche Einschränkungen für die anliegenden Grundstücke werden so gering wie möglich gehalten. Zur Vermeidung von Lärmbelastungen während der Bauzeit wurde der Planfeststellungsbeschluss mit einer Auflage versehen, welche sicherstellt, dass bei der Bauausführung die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm beachtet wird und dass die zum Einsatz kommenden Maschinen dem aktuellen Stand der Lärmbekämpfungstechnik entsprechen. Abhängig vom Abstand der maßgebenden Geräuschquellen zur jeweils nächstgelegenen, schutzbedürftigen Bebauung kann zur Einhaltung der maßgebenden Richtwerte der Einsatz lärmarmen Maschinen oder der Einsatz von Schallschirmen erforderlich werden. Zugleich wird damit auch einer Forderung des Gesundheitsamtes Bremen Rechnung getragen, das zudem im Rahmen der Ausführungsplanung an der Erstellung des Baustellenkonzeptes beteiligt wird.

Die ausführenden Unternehmen werden im Rahmen der Ausschreibung aufgefordert, sowohl eine Lärm- als auch eine Erschütterungsprognose über die eingesetzten Maschinen und angewandten Arbeitsverfahren vorzulegen.

Ein detailliertes Baustellenkonzept wird im Rahmen der Ausführungsplanung erarbeitet. Vor Beginn der Baumaßnahme werden im Rahmen des Baustellenmanagements die Bevölkerung und betroffene Wirtschaftsbetriebe vor Ort informiert. Unter anderem werden entsprechende Informationen auf der projektbasierten Internetseite [www.verlaengerung-sued.de](http://www.verlaengerung-sued.de) zu finden sein.

Dieses baubegleitende Baustellenmanagement beinhaltet neben der Koordination der einzelnen Teilgewerke auch die Führung des Verkehrs sowie die Begleitung der Anliegerbelange während der Bauzeit. Die Koordinierung der einzelnen Teilgewerke ist Aufgabe der einzusetzenden örtlichen Bauüberwachung. Diese verbindet die terminlichen und baulichen Randbedingungen der einzelnen Baulose und gewährleistet somit einen termingerechten und störungsfreien Bauablauf.

Das baubegleitende Verkehrskonzept wird sowohl eine groß- als auch eine kleinräumige Führung von Umleitungsverkehren vorsehen. Darüber hinaus sind die Erreichbarkeit der anliegenden Straßenzüge bzw. der anliegenden Geschäfte und Bürger von großer Wichtigkeit. Dieses kleinräumige Verkehrskonzept kann erst nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses mit der Erarbeitung der Ausführungsplanung und der damit verbundenen Detaillierung erstellt werden. Die Begleitung der Anliegerbelange wird ebenfalls im Rahmen des Baustellenmanagements gesichert. Hierzu zählt u.a. die ständige Information der Anlieger über den Baufortschritt und die wechselnden Baufelder durch regelmäßig verteilte Anliegerinformationen. Somit ist gewährleistet, dass u.a. die Ver- und Entsorgung auch während der Bauphase erfolgen kann. Aufgrund der beschriebenen Maßnahmen ist davon auszugehen, dass existenzgefährdende Auswirkungen aus den Bautätigkeiten nicht zu erwarten sind. Sicherlich wird es zu Beeinträchtigungen kommen, die sich jedoch nicht vollständig vermeiden lassen. Mit Hilfe des Baustellenmanagements können diese aber auf ein verträgliches Maß reduziert werden. Grundsätzlich sind Beeinträchtigungen durch Baumaßnahmen der öffentlichen Hand entschädigungslos hinzunehmen, soweit eine Mindesterschließbarkeit der Grundstücke gewahrt bleibt. Mietausfälle sowie Umsatz- und Renditeeinbußen sind kurzfristig nicht auszuschließen, führen aber nicht zu einem Ersatzanspruch. Vielmehr wird erwartet, dass die Neugestaltung des Straßenzuges zu einer Attraktivitätssteigerung führt, die langfristig positive Wirkungen entfaltet.

In der Regel werden Arbeiten in der Nachtzeit (zwischen 20 und 7 Uhr) nicht stattfinden. Auch an den Wochenenden (samstags ab 14 Uhr) werden in der Regel keine Bauarbeiten durchgeführt. Eine Ausnahme bilden lediglich so genannte „Power-Baustellen“, die an wichtigen Verkehrsknotenpunkten eingerichtet werden müssen, um die zeitliche Dauer von Vollsperrungen gering zu halten. Die hierfür gesetzlichen Vorgaben zur Minderung von Lärm und Erschütterungen bei Durchführung der Baumaßnahmen werden entsprechend berücksichtigt. Dazu gehören u.a. das Bremische Immissionsschutzgesetz, die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm sowie die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung in ihren jeweils gültigen Fassungen.

Unter dem Aspekt der vorstehend genannten Maßnahmen zur Minimierung entstehender Lärmbelastungen während der Bauzeit und angesichts der Tatsache, dass jede bauliche Maßnahme mit Lärmbelastungen verbunden ist, sind die diesbezüglichen Einwendungen zurückzuweisen. Dennoch entstehende Lärmbelastungen sind unvermeidbar und angesichts des zeitlich begrenzten Auftretens auch zumutbar. Die diesbezüglichen Einwendungen werden zurückgewiesen.

### **3.2.10 Erschütterungen**

#### **Einwendungen bezüglich befürchteter Erschütterungen und Gebäudeschäden aus Bau und Betrieb**

In zahlreichen Einwendungen werden Schäden aufgrund des Baues und während des Betriebes der Straßenbahn befürchtet.

Aufgrund der Ergebnisse des erschütterungstechnischen Gutachtens (Anlage 18) zu den Einwirkungen auf die Bausubstanz während des Betriebes der Straßenbahn ist festzustellen, dass Gebäudeschäden unter Berücksichtigung der prognostizierten Werte für alle Wohngebäude entlang der zukünftigen Straßenbahntrasse ausgeschlossen werden können.

Die zu erwartenden Werte liegen fast überall deutlich unter den Anhaltswerten der DIN 4150, Teil 3, die die Einwirkung von Erschütterungen auf Gebäude beschreibt. Im Rahmen des Erörterungstermins wurde diese Auffassung des Gutachters gegenüber den Einwendern noch einmal erläutert und deutlich gemacht. Kein Gebäude befindet sich in einer solchen Lage zur Trasse, dass es im Betrieb der Straßenbahn zu Schäden kommen kann. Dies entspricht auch der Erfahrung aus zahlreichen Erschütterungsmessungen beim Betrieb von Straßenbahnen in Bremen, hier wurden in keinem Fall auch nur annähernd die Werte gemessen, bei denen Gebäudeschäden durch Erschütterungen zu erwarten sind.

In den Einzelfällen, in denen das Gutachten eine Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 (Erschütterungen im Bauwesen: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) für möglich hält, hat der Antragsteller Erschütterungsmessungen nach Inbetriebnahme der Straßenbahn zugesagt (siehe auch entsprechende Auflage unter I, 2.7.2 in diesem Beschluss). Werden im Ergebnis dieser Messungen in den möglicherweise betroffenen Gebäuden Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2, bestätigt, können nach Grad der Betroffenheit schwingungsreduzierende

Maßnahmen am Gebäude (Versteifung der Decken) oder Wertminderungsansprüche seitens der Eigentümer beansprucht werden.

Da aufgrund von bauzeitlichen Erschütterungen Schäden im Nahbereich nicht gänzlich auszuschließen sind, hat der Antragsteller zugesichert, für die in einem Korridor von 50 m Abstand beidseits der Trasse liegenden Gebäude Beweissicherungsverfahren durchzuführen (siehe auch unter *1, 2 Nebenbestimmungen* in diesem Beschluss). Hierdurch soll sichergestellt werden, dass den Forderungen der Anlieger auf Schadensersatz im Falle von Gebäudeschäden entsprochen werden kann. Denn sollten sich an den Gebäuden dann Schäden zeigen, wären die Anlieger nicht mehr in der Beweislast, dass diese Schäden auch tatsächlich durch die Baumaßnahme herrühren und könnten unmittelbar einen Ausgleich vom Vorhabenträger beanspruchen.

Da dieses Beweissicherungsverfahren durch den Antragsteller zugesagt worden ist, wird den Einwendungen und Forderungen der Anwohnerinnen und Anwohner innerhalb des 50 m Korridors, die sich auf Erschütterungen beziehen, insoweit entsprochen.

Insgesamt ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür, die Ergebnisse des erschütterungstechnischen Gutachtens des Ingenieurbüros Bonk-Maire-Hoppmann GbR vom 14.03.2014 anzuzweifeln. Weder ergeben sich im Verfahren konkrete Hinweise auf Mängel bei den Messungen und Berechnungen noch sind die sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen bzw. rechtlichen Bewertungen als zweifelhaft anzusehen. Die Auffassung des Antragstellers sowie die Aussagen des Gutachtens sind nachvollziehbar und begründet. Zur Sicherung der zugesagten Nachmessungen nach Inbetriebnahme der Straßenbahn wurde in den Beschluss eine Auflage aufgenommen.

Die Einwendungen bezüglich befürchteter Erschütterungen und Gebäudeschäden aus Bau und Betrieb der Straßenbahn sind nach den vom Antragsteller abgegebenen Aus- und Zusagen sowie der hierzu aufgenommenen Auflagen als erledigt anzusehen bzw. werden darüber hinausgehende Forderungen zurückgewiesen.

### **3.2.11 Einwendungen zu befürchteten Auswirkungen von sog.**

#### **„Elektrosmog“**

Zahlreiche Einwendungen haben sich mit der Elektrifizierung der Straßenbahntrasse und den hierdurch bedingten elektrischen bzw. elektromagnetischen Feldern, dem sogenannten „Elektrosmog“, befasst. Das Verfahren hat keine Erkenntnisse gebracht, die Hinweise auf eine tatsächlich zu befürchtende Beeinträchtigung der Gesundheit oder des allgemeinen Wohlbefindens geben könnten. Auch eine Störung des Rundfunkempfanges oder gar eine Beeinträchtigung von Implantaten und Körperhilfen ist nicht zu befürchten.

Straßenbahnstrecken werden nach den geltenden DIN VDE-Bestimmungen errichtet und betrieben. In Bezug auf die Störaussendungen des gesamten Bahnsystems im Frequenzbereich von 9 kHz bis 1 kHz sind in DIN EN 50121-2 (VDE 01115-121-2) typische Werte angegeben, die garantieren, dass in der Praxis keine Beeinträchtigungen von anderen technischen Geräten auftreten. Es ist mithin sichergestellt, dass es aufgrund des Straßenbahnbetriebes zu keiner Störung des Rundfunkempfanges kommen wird.

In Bezug auf den Schutz von Personen, d.h. der Allgemeinheit und der Nachbarschaft, vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder und zur Vorsorge werden in der 26. BImSchV zulässige Werte genannt, die – wie aktuelle Messungen in Lilienthal zeigen – an Straßenbahnstrecken deutlich unterschritten werden. Somit kann nach dem heutigen Kenntnisstand eine gesundheitliche Beeinträchtigung von Menschen ausgeschlossen werden.

Da die eigentlichen Straßenbahnstrecken mit Gleichstrom betrieben werden, treten im Nahbereich Gleichfeldänderungen auf, die sich dem natürlichen Erdmagnetfeld überlagern. Lediglich besonders hochempfindliche Messgeräte in der Wissenschaft und medizinischen Diagnostik wie Elektronenrastermikroskope und Kernspintomographen könnten durch die Gleichfeldänderungen im Nahbereich beeinträchtigt werden.

Weil die Straßenbahn mit Gleichspannung betrieben wird, unterliegen nur die Gleichrichterwerke der 26. BImSchV, in denen die vom örtlichen Energieversorgungsunternehmen bereitgestellte Wechselspannung (10 KV/ 50 Hz) eine Gleichspannung (750 V) umgewandelt wird. Für diese Niederfrequenzanlagen gelten die Grenzwerte für elektrischen Feldstärke und magnetischen Flussdichte des Anhangs 2 (zu § 3) der 26. BImSchV.

Entsprechend Ziffer II.3 der Hinweise zur Durchführung der Verordnung über

elektromagnetische Felder (Beschluss des Länderausschusses für Immissionsschutz, 107. Sitzung, 15.-17.03.2004) ist nur in der Nähe (ca. 1 m) von in Gebäuden eingebauten Elektroumspannwerken zu erwarten, dass es zusammen mit einer Vorbelastung zu einer Grenzwertüberschreitung an maßgeblichen Immissionsorten kommen könnte. In diesem Nahbereich zu den Gleichrichterwerken befinden sich keine Aufenthaltsbereiche von Menschen.

Für den Betrieb der Straßenbahn sind die Errichtung und der Betrieb von zwei neuen Gleichrichterwerken notwendig. Ein Standort befindet sich auf dem Gelände der Trinkwasserversorgungsstation innerhalb des Gleisbogens im Bereich Neuer Damm / Heinrich-Plett-Allee. Der andere Standort liegt auf dem Parkplatz eines Verbrauchermarktes an der Luxemburger Straße / Heinrich-Plett-Allee. Diese Standorte werden mit diesem Beschluss planfestgestellt. Zusätzlich soll das bestehende Gleichrichterwerk Huchting in der jetzigen Wendeschleife für die Streckenerweiterung ertüchtigt werden. Für die Bauwerke selbst sowie die zu installierenden Stromversorgungsanlagen sind nach erfolgtem Planfeststellungsbeschluss Bauanträge gemäß § 60 BOPStrab bei der zuständigen technischen Aufsichtsbehörde zu stellen.

Die Ausführungen des Antragstellers sind insgesamt nachvollziehbar und begründet. Auswirkungen, die zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen könnten, sind nicht erkennbar.

Die Einwendungen in Bezug auf eine mögliche elektrische oder elektromagnetische Unverträglichkeit des Vorhabens für den Menschen werden insoweit zurückgewiesen.

### **3.2.12 Befürchtungen hinsichtlich Altlasten (u.a. Teer, Glyphosat)**

In vielen Einwendungen wird die Befürchtung geäußert, dass es während der Durchführung der geplanten Baumaßnahmen zu Beeinträchtigungen kommt. Während des Erörterungstermins wurde deutlich, dass in diesem Zusammenhang auch Belastungen durch eine mögliche Freisetzung von Altlasten und Bodenverunreinigungen befürchtet werden.

Im Rahmen der Planungen zur Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 ist auch untersucht worden, ob und inwieweit anfallende Straßenbaumaterialien teerhaltig bzw. schadstoffhaltige Auffüllungsmaterialien im Untergrund vorhanden sind. Das entsprechende Altlastengutachten ist als Anlage 31 im Ordner 4 Bestandteil der

ausgelegten Planfeststellungsunterlagen. Im Nachgang zum Erörterungstermin wurde eine erweiterte Untersuchung für den Bereich der BTE-Trasse durchgeführt. Dieses Gutachten wird als Anlage 31a Bestandteil der planfestgestellten Unterlagen.

Für die Probenentnahme sowie die Untersuchung und Bewertung wurden die Regeln und Richtlinien der LAGA (Länderarbeitsgemeinschaft Abfall) herangezogen. Es wurde jeweils ein breites Parameterpaket nach LAGA M 20 Bauschutt bzw. TR Boden untersucht. Die Asphaltproben wurden im Hinblick auf mögliche Teeranteile auf polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) analysiert. Für die Bewertung wurde die LAGA M 20 – Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen - Technische Regeln herangezogen. Die Analysenergebnisse wurden mit den in der LAGA M 20 enthaltenen Zuordnungswerten verglichen, und je nach Belastungsgrad wurde das Material in eine der LAGA-Einbauklassen (Z 0 bis Z 5) eingestuft, aufgrund derer sich die weiteren Verwendungsmöglichkeiten bzw. Entsorgungspflichten ergeben.

Nach den Ergebnissen des Altlastengutachtens vom 17.08.2007 ist der Ausbauasphalt teilweise stark teerbelastet (>Z2) und muss gesondert entsorgt werden. Außerdem wurden an drei Stellen stark belastete (>Z2) Sandauffüllungen festgestellt, die ebenfalls einer gesonderten Entsorgung zuzuführen sind. Des Weiteren wird im Altlastengutachten vom 08.12.2015 darauf hingewiesen, dass die teerölgetränkten Holzschwellen im Zuge der Gleisbaumaßnahme getrennt auszubauen und als A IV-Holz gemäß Altholzverordnung als gefährlicher Abfall gesondert zu entsorgen sind. Der Ausbau sollte sorgfältig erfolgen, um Verunreinigungen des Gleisschotters durch Restholzstückchen zu vermeiden.

Bereits im Gutachten vom 17.08.2007 wurde der Gleisschotter aus der BTE-Trasse im Bereich der geplanten Verlängerung der Linie 1 anhand einer Mischprobe analysiert. Hier wurden nur geringe Schadstoffgehalte gemessen, die nach LAGA M 20 Bauschutt als Z 1.1 bzw. TR Boden Z 1 einzustufen sind. Aus fachgutachterlicher Sicht bestehen daher im Hinblick auf die Schadstoffgehalte keine Einwände gegen einen Verbleib des untersuchten Gleisschotter/Kies-Sand-Gemisches aus der Gleistrasse.

Im Rahmen des Erörterungstermins war zugesagt worden, nochmals für den gesamten Bereich der BTE-Trasse in Bremen zwischen Willakedamm und Varreler Landstraße orientierende Schadstoffuntersuchungen und abfallrechtliche Bewertungen des vorhandenen Gleisschotters durchführen zu lassen. Die Proben wurden auf ein breites Parameterpaket nach LAGA M 20 TR Boden sowie auf

bahntypische Herbizide, Glyphosat und AMPA (Aminomethylphosphonsäure als Abbauprodukt von Glyphosat) untersucht.

Insgesamt ist festzustellen dass die untersuchten Feststoffmischproben Schadstoffgehalte aufweisen, die nach LAGA M 20 TR Boden die Zuordnungswerte Z 2 unterschreiten. Erhöhte PAK (Polycyclische Aromatische Kohlenwasserstoffe)-Gehalte lassen sich aller Wahrscheinlichkeit nach auf Einträge (Abrieb, Auswaschungen etc.) aus den Holzschwellen zurückführen, wie bereits im Gutachten aus dem Jahr 2007 festgestellt worden ist. Eingrenzende Untersuchungen hatten ergeben, dass von einem nur kleinräumigen Vorhandensein dieser Schadstoffbelastungen auszugehen ist und daher aus fachgutachterlicher Sicht keine Einwände gegen einen Verbleib des unterlagernden Materials beim Weiterbetrieb als Straßenbahntrasse bestehen.

Das unterlagernde Auffüllungsmaterial aus diesen Bereichen der Holzschwellen ist entsprechend der Empfehlungen aus dem Altlastengutachten im Falle einer externen Verbringung nach dem Ausbau aufzuhalten und repräsentative Mischproben des Ausbaumaterials sind im Hinblick auf seine PAK-Gehalte zu analysieren. In Abhängigkeit von den Analyseergebnissen ist dann die abfallrechtliche Deklaration vorzunehmen und eine ordnungsgemäße Entsorgung/Verwertung festzulegen.

Die Zuordnungswerte für Herbizide gemäß Abfallverzeichnisverordnung iVm dem entsprechenden Erlass des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz von 25 µ Glyphosat+AMPA/l bzw. 5 µ Herbizide ohne Glyphosat+AMPA/l werden unterschritten.

Insgesamt ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür, die Ergebnisse der Altlastengutachten des Ingenieurbüros B.A.U. Planung vom 17.08.2007 und 08.12.2015 anzuzweifeln. Weder ergeben sich im Verfahren konkrete Hinweise auf Mängel bei den Probenahmen und Untersuchungen noch sind die sich daraus ergebenden Bewertungen als zweifelhaft anzusehen. Die Auffassung des Antragstellers sowie die Aussagen der Gutachten sind nachvollziehbar und begründet. Von Seiten des Vorhabenträgers sind alle im Planungsstadium erforderlichen Untersuchungen veranlasst worden. Die Berücksichtigung der sich aus den Gutachten ergebenden Maßnahmen wird vom Vorhabenträger zugesagt. Zur Sicherung der erforderlichen Entsorgungs- und Verwertungsmaßnahmen wurde in den Beschluss eine entsprechende Auflage aufgenommen. Damit sind alle notwendigen Vorkehrungen getroffen, um Beeinträchtigungen der Anwohner aus dem Bau der Straßenbahn zu vermeiden oder zumindest auf ein zumutbares und gesundheitlich unbedenkliches Maß zu reduzieren.



Die Einwendungen bezüglich befürchteter Beeinträchtigungen aus dem Bau der Straßenbahn sind nach den vom Antragsteller abgegebenen Aus- und Zusagen sowie der hierzu aufgenommenen Auflagen als erledigt anzusehen bzw. werden darüber hinausgehende Forderungen zurückgewiesen.

### **3.2.13 Eingriffe in Flora und Fauna**

Im Regelungsbereich des Landschafts- und Naturschutzes sowie des besonderen Artenschutzes waren zwei Themen Inhalt der Einwendungen. Einerseits ging es in um den Ausgleich für die zu fallenden Bäume im Bereich der Straßenbahntrasse und hierbei im Wesentlichen um den Streckenbereich der BTE sowie andererseits um den Verlust dieser Grünzonen als Habitat für zahlreiche Kleintiere, Vögel und Insekten.

#### Bäume

Nach dem Bundesnaturschutzgesetz (§ 13 ff BNatSchG) sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vorrangig zu vermeiden, d.h. es ist zunächst zu überprüfen, ob zumutbare Alternativen, die den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne/mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreichen, zu finden sind. Erst unvermeidbare Beeinträchtigungen werden durch Ausgleichs- und/oder Ersatzmaßnahmen kompensiert.

Die Planung zu diesem Vorhaben ist entsprechend dieser Vorgabe erarbeitet worden. Zur Vermeidung und Minimierung der Eingriffseinwirkungen fand bereits zu Beginn der Planung der Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 eine intensive Vorprüfung verschiedener Varianten statt. Im Rahmen der Planungsänderung zwischen 2010 und 2014 konnte der Eingriff in Natur und Landschaft weiter reduziert werden. Dies erfolgt über die Umsetzung folgender Maßnahmen:

Trassenführung über den bestehenden Straßenkörper der „Werner-Lampe-Straße“ und der „Kirchhuchtinger Landstraße“ zur Reduzierung der zusätzlichen Versiegelung, Verschiebungen der geplanten Trasse sowie von Geh- und Radwegen insbesondere in den Bereichen „Willakedamm“ und BTE-Trasse zur Reduzierung der Baumverluste, Einbau eines Schotterfanges in Abschnitten der BTE-Trasse zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme, überwiegende Bauausführung in „Vor-Kopf-Bauweise“ sowie weitgehender Verzicht auf Arbeitsstellenbereiche und Materiallagerflächen zur Reduzierung von Baumverlusten und Flächeninanspruchnahme.

Zusätzlich zu diesen, bereits im Planungsprozess getroffenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen werden weitere Maßnahmen zur weiteren Reduzierung der

Eingriffswirkungen vorgesehen, wie z.B. Schutz der angrenzenden Gehölze als Lebensraum während der Bauphase, Erhalt von Bäumen im Nahbereich des Vorhabens durch geeignete Maßnahmen wie Kronenrückschnitt oder Einbau von Wurzelbrücken, Rodung der Gehölze außerhalb der Brutzeit.

#### Bäume auf Privatgrund

Es wurden alle vom Vorhaben betroffenen Bäume berücksichtigt – unabhängig davon, ob sie auf Privatgrund stehen oder auf öffentlichem Grund. Verluste und/oder Beeinträchtigungen werden entsprechend der gesetzlichen Vorgaben von Eingriffsregelung und Baumschutz kompensiert. Kosten für die privaten Eigentümer entstehen hierdurch nicht. Sind Bäume auf Privatgrund betroffen, werden darüber hinaus die Eigentümer für die entfallene und/oder beeinträchtigte Vegetation monetär oder in Form einer Ersatzpflanzung entschädigt.

Nach Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen bleiben bei dem Bau der Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 dennoch erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen zurück. Als Ausgleichsmaßnahmen hierfür sind entlang der BTE-Trasse und der Heinrich-Plett-Allee unter anderem die Pflanzung von Einzelbäumen und die Anlage von Siedlungsgebüsch und flächigen Gehölzbeständen, aber auch die Entsiegelung bestehender Verkehrsflächen, die Ansaat von Landschaftsrasen sowie die Entwicklung halbruderaler Gras- und Staudenfluren vorgesehen. Das Maßnahmenkonzept ist orientiert an den verloren gegangenen Strukturen und zielt sowohl auf eine Einbindung des Vorhabens in die Landschaft als auch auf die Schaffung möglichst vielseitiger Lebensräume ab.

Da auf den im Nahbereich des Vorhabens zur Verfügung stehenden Flächen kein vollständiger Ausgleich der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft möglich ist, wurde eine Fläche im Park Links der Weser zur Umsetzung von Ersatzmaßnahmen, der Anlage von standortheimischen Gehölzbeständen und die Entwicklung einer standortgerechten Wiese mit einer zukünftigen extensiven Pflege, ausgewählt.

Der Verlust und die Beeinträchtigung von nach Baumschutzverordnung geschützten Bäumen wird über die Maßnahme A3, der Pflanzung von 277 standortgerechten Laubbäumen, sowie der Anlage flächiger Gehölzbestände auf der externen Kompensationsfläche im Park Links der Weser, kompensiert.

Zum Schutz von Einzelbäumen, Baumgruppen oder flächigen Gehölzbeständen, insbesondere auch der Wurzelbereiche, werden für die Dauer der Bauzeit Schutzzäune vorgesehen, die eine Schädigung der Rinde, ein Abgraben der Wurzelbereiche und eine Verdichtung des Wurzelbereichs verhindern. Zum Erhalt der durch das Vorhaben beeinträchtigten Bäume wird bei diesen vor Beginn der

Baumaßnahme außerhalb der Vegetationsperiode ein fachgerechter Kronenrückschnitt durchgeführt, durch den der baubedingte Verlust von Wurzeln ausgeglichen werden kann.

Gut erhaltene, alte und prägende Einzelbäume, die teilweise sehr dicht am Eingriffsbereich stehen und daher vom geplanten Vorhaben betroffen sind, sollen nach Möglichkeit erhalten werden. Sie wurden gesondert aufgenommen und werden im Rahmen der Ausführungsplanung bzw. der Bauausführung individuell durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen für Baumpflege, Baumsanierung und Baumstatik bewertet. In diesem Zuge werden auch notwendige Maßnahmen benannt, die für den Erhalt der Bäume umzusetzen sind.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hat der Antragsteller hinreichend dargelegt, dass bei der Realisierung der Maßnahme keine weitere Möglichkeit besteht, auf geplante Eingriffe im Grünbereich – auch entlang der BTE-Trasse- zu verzichten. Es wurde ausreichend nachgewiesen, dass alle erkennbaren planerischen und bautechnischen Maßnahmen ergriffen wurden, um den Eingriff in den Baumbestand so gering wie möglich zu halten. Die Ausgleichsmaßnahmen für die zu fällenden Bäume sind Teil eines landschaftspflegerischen Gesamtplanes, der im Detail mit der zuständigen Naturschutzbehörde abgestimmt ist und im Falle der Realisierung des Projektes zur Umsetzung kommt.

Ein Defizit an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den Verlust an Bäumen ist nicht zu erkennen. Hinsichtlich der sogenannten Gutachterbäume wurde zudem ein Verfahren gewählt, das auf einen bestmöglichen Bestandserhalt ausgerichtet ist.

### Tiere

Auch die gesetzlichen Grundlagen des Bundesnaturschutzgesetzes hinsichtlich der Fauna (§§ 13ff, 39, 44 BNatSchG) wurden bei der Planung der Verlängerung der Linien 1 und 8 hinreichend berücksichtigt. In Abstimmung mit der Naturschutzbehörde wurden in diesem Fall die Avifauna (Vögel) sowie Fledermäuse als für die vorhandenen Lebensräume charakteristische Tierartengruppen untersucht.

Es wurde eine Untersuchung der Fledermausvorkommen sowie eine Brutvogelkartierung von Gutachtern vorgenommen, da zur Vermeidung von Verbotstatbeständen des § 44 BNatSchG für besonders streng geschützte Arten eine artenschutzrechtliche Prüfung durch die Naturschutzbehörde erfolgt (siehe auch Anlage 20 der Planunterlagen). Die im Gebiet vorkommenden Brutvögel sowie alle vorkommenden Fledermausarten sind nach § 7 (2) Nrn. 13 bzw. 14 BNatSchG besonders bzw. streng geschützt.

Die nachgewiesenen Fledermausarten repräsentieren das typische Artenspektrum eines Siedlungsraumes. Im Untersuchungsraum wurden mehrere Bäume gefunden, die Baumhöhlen aufwiesen, also potentiell als Lebensstätte baumhöhlenbewohnender Arten in Betracht gekommen wären. Die in den Jahren 2008/09 und 2013 durchgeführten Untersuchungen ergaben aber keine Hinweise auf die Nutzung der Baumhöhlen durch Fledermäuse, so dass eine Betroffenheit von Lebensstätten baumhöhlenbewohnender Fledermausarten ausgeschlossen werden kann. Die unvermeidbare Rodung der Gehölzbestände stellt deshalb keine erhebliche Beeinträchtigung der Fledermäuse dar.

An der BTE-Trasse, am „Willakedamm“ sowie im südlichen Bereich der „Heinrich-Plett-Allee“ befinden sich Gehölzbiotop, die als Nahrungsraum für Fledermäuse geeignet sind. Durch das Vorhaben werden diese Gehölzbestände teilweise beansprucht. Da die Fledermäuse allgemein aber sehr großräumige Jagdhabitats nutzen, ist durch die Rodung der Gehölze nur ein verhältnismäßig kleiner Teil des Jagdlebensraumes betroffen. Die nachgewiesenen Fledermausarten finden vergleichbare Gehölzbestände in der unmittelbaren Umgebung des Eingriffs, z.B. in den angrenzenden Straßenzügen und Gärten. Außerdem sind vergleichbare und besser geeignete Nahrungsbiotop für Fledermäuse in größerer Entfernung zum Untersuchungsgebiet vorhanden. Die ökologische Funktion des Lebensraumes bleibt, trotz der dauerhaften Inanspruchnahme der Biotop, im räumlichen Zusammenhang erhalten.

Durch die (tagsüber) stattfindenden Bauarbeiten sowie durch den regelmäßigen Betrieb des Straßenbahnverkehrs hervorgerufene Störungen (z.B. durch Lärm, Licht, Erschütterung) sind geringfügig. Auch durch den Bau und Betrieb der Straßenbahn sind somit keine erheblichen Auswirkungen auf Fledermäuse festzustellen.

Für die Brutvögel menschlicher Bauten sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Da sich im Eingriffsbereich bzw. im Untersuchungsgebiet kaum Gebäude befinden, sind auch keine Fortpflanzungsstätten der Arten betroffen. Die vorkommenden Gebäudebrüter siedeln ausschließlich in Gebäuden oder Nistkästen außerhalb des Untersuchungsgebietes, wo sie zum Teil kleine Kolonien ausgebildet haben. Lediglich ein Wohnhaus an der Einmündung Willakedamm in die Kirchhuchtinger Landstraße ist von dem Vorhaben betroffen und wird abgerissen. In bzw. an dem Gebäude wurden keine Fortpflanzungsstätten von Brutvögeln festgestellt.

Durch das Vorhaben werden Gehölzbestände entfernt, die als (Teil-) Lebensraum von weit verbreiteten und ungefährdeten Gehölzhöhlenbrütern und Gehölzfreibrütern sowie von Bodenbrütern der Gehölze (Rotkehlchen, Zilpzalp) genutzt werden. Die Kompensation erfolgt insbesondere durch die Entwicklung von Gehölzbiotop im

Bereich des Vorhabens. Mit der Umsetzung von Maßnahmen zum Schutz und zum Erhalt von Bäumen wird die Beschädigung von Gehölzen sowie die Zerstörung von Fortpflanzungsstätten durch das Vorhaben minimiert bzw. vermieden. Um eine Tötung von Individuen bzw. eine Zerstörung der Gelege der Arten zu vermeiden, wird die Rodung der Gehölze im Zeitraum 01. Oktober bis 28. Februar, außerhalb der Brutzeit gemäß § 39 (5) Nr. 2 BNatSchG durchgeführt. Nach artenschutzrechtlicher Betrachtung ergibt sich durch die Inanspruchnahme der Gehölzbiotope kein Verstoß gegen die Verbote des § 44 BNatSchG, da die betroffenen, anpassungsfähigen Arten bei der Brutplatzwahl flexibel sind und keine speziellen Biotopfunktionen benötigen.

Erhebliche bau- oder betriebsbedingte Störungen der Brutvögel sind daher nicht zu erwarten. Die nachgewiesenen, weit verbreiteten Arten sind typische Brutvögel der Siedlungen. Für diese Arten wird von einer geringen Störsensibilität sowie von einer Toleranz gegenüber der Anwesenheit von Menschen sowie Lärm- und Lichteinwirkungen ausgegangen. Dies gilt auch für die BTE-Trasse. Im Vergleich zur „Heinrich-Plett-Allee“ oder „Kirchhuchtinger Landstraße“, mit ihren heute bereits sehr hohen Verkehrsbelastungen, weist die BTE-Trasse zwar geringere Vorbelastungen auf, das dort vorkommende Artenspektrum weist aber ebenfalls ausschließlich Arten auf, die wenig störungsempfindlich sind. Sie werden in angrenzende Grünbestände ausweichen und damit durch die Baumaßnahme nicht gefährdet werden. Nach Beendigung der Bauarbeiten und der Umsetzung entsprechender Ausgleichsmaßnahmen werden neue Lebensräume geschaffen.

Mit den genannten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kann insgesamt die Kompensation der Beeinträchtigungen durch die geplante Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 erreicht werden

Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Grund, an der Richtigkeit der Ausführungen des Antragsstellers, der Gutachter sowie der Naturschutzbehörde und damit der Rechtmäßigkeit der Maßnahme in artenschutzrechtlicher Hinsicht zu zweifeln. Das durchgeführte Prüfverfahren ist sachgerecht und im Umfang angemessen. Soweit sich die EinwenderInnen um die in den trassennahen Grünbereichen vorkommenden Brutvögel und Kleintiere sorgen, konnte der Vorhabenträger darlegen, dass diese in andere Bereiche ausweichen können. Bestandsgefährdete oder streng geschützte Arten sind von dem Vorhaben nicht oder nur unwesentlich betroffen, was durch die vorgelegten artenschutzrechtlichen Fachbeiträge ebenfalls nachgewiesen werden konnte.

Die Einwendungen zu diesem Themenbereich „Eingriffe in Flora und Fauna“ werden daher zurückgewiesen.

### **3.2.14 Wertverluste, Entschädigungen**

Im Rahmen der Anhörung wurden zahlreiche Befürchtungen geäußert, dass es durch das Vorhaben zu Wertverlusten der Grundstücke und Gebäude im Bereich der Trasse kommen kann. Bedingt sei dies durch den zusätzlichen Lärm, bau- und betriebsbedingte Erschütterungen und den Verlust von Grünflächen.

Mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss sollen die planrechtlichen Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass die bereits vorhandene BTE Trasse, auf der bereits heute sowohl Güterverkehr als auch Personenverkehr zugelassen ist, für den Betrieb von Straßenbahnfahrzeugen elektrifiziert und um Haltepunkte ergänzt werden. Hierbei ist ein wesentlicher Aspekt, dass der Trassenverlauf fast unverändert bleibt. Die Anlieger werden also nicht mit einer völlig neuen Infrastruktur konfrontiert. Hinsichtlich der Wertentwicklung der Grundstücke ist zu berücksichtigen, dass die Anlieger durch die geplanten Ergänzungen eine bessere Anbindung in die jeweilige Nachbargemeinde und an die Stadt Bremen bekommen.

Erfahrungen, die aus deutschen Großstädten wie Hannover, Karlsruhe oder Freiburg gesammelt und bewertet wurden, machen deutlich, dass sich die Investitionen in Stadt- und Straßenbahnen positiv auf das Preisniveau von Wohnimmobilien auswirken. Denn bei der Ermittlung des Wertes eines Grundstücks wird neben den rechtlichen Gegebenheiten und tatsächlichen Eigenschaften auch die sonstige Beschaffenheit und die Lage des Grundstücks betrachtet. Zu den Lagemerkmalen gehört unter anderem auch die Verkehrsanbindung. Bei der Betrachtung dieses Merkmals im Rahmen der Entwicklung von Immobilienpreisen wird deutlich, dass die Anbindung an ÖPNV-Schienensysteme seit Mitte der 90er Jahre an Bedeutung gewonnen hat.

Aus dem Anhörungsverfahren ergeben sich keine Anhaltspunkte, dass im Bereich des Vorhabens Immobilien vorhanden sind, die eine Wertminderung über das allgemein hinzunehmende Maß hinaus erfahren. Dies insbesondere, weil durch die vorgesehenen Schutzmaßnahmen die Lärmwerte unterhalb der gesetzlich festgelegten Grenzwerte bleiben. Eine Ausnahme bilden die Ansprüche auf Außenwohnbereichsentschädigungen, die vom Antragsteller zugesichert wurden und die nach Maßgabe der gesetzlichen Vorgaben erfolgen. Gebäudeschäden, die aufgrund des Betriebes der Straßenbahn entstehen, werden gutachterlich ausgeschlossen. Etwaige Substanzschäden aus der Bautätigkeit heraus werden vom Antragsteller entschädigt. Im Übrigen sind bei einer objektiven Betrachtung der

Thematik Wertminderung von Immobilien auch die Vorteile einer guten Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr mit einzubeziehen. Veränderungen in den örtlichen Strukturen, auch im Hinblick auf den Verlust von Grünflächen, sind angemessen und hinnehmbar.

In zahlreichen Einwendungen werden Entschädigungen gefordert für befürchtete Wertminderungen von Grundstücken. Die Planfeststellungsbehörde hat alle diese Einwendungen auch jeweils noch im Einzelfall betrachtet, geprüft und abgewogen. Dabei haben sich auch im Speziellen keine Anhaltspunkte ergeben, dass Wertminderungen auftreten könnten. Es ist damit davon auszugehen, dass Wertminderungen auf keinen Fall über das zumutbare Maß hinausgehen könnten und nicht entschädigungslos hinzunehmen wären.

Die Einwendungen, die sich auf den Wertverlust von Immobilien beziehen, werden daher zurückgewiesen.

### **3.2.15 Erforderlichkeit des zur Realisierung der Maßnahme notwendigen Grunderwerbs**

Für die Herstellung der Straßenbahntrasse und der einhergehenden Umgestaltung des Straßenraumes ist die Inanspruchnahme privaten Grundbesitzes erforderlich. Vorwiegend handelt es sich hierbei um Grünflächen bei unterschiedlich großen Betroffenheiten. Es ist aber auch ein Wohngebäude an der Kirchhuchtinger Landstraße (KHL) betroffen, welches abgerissen werden muss. Nach einem längeren Leerstand ist das Gebäude zwischenzeitlich wieder vermietet worden. Von Seiten des Vorhabenträgers ist in diesem Zusammenhang immer deutlich gemacht worden, dass für die Straßenbahnverlängerung auf jeden Fall eine Inanspruchnahme des Grundstücks in einem solchen Umfang erforderlich wird, dass der Abriss des Wohngebäudes unvermeidbar ist. Gleichwohl ist somit nicht nur die Erbbauberechtigte des Grundstückes und Eigentümerin des Wohngebäudes, sondern sind auch die Mieterinnen und Mieter von der Inanspruchnahme des Grundstückes und dem Abriss des Gebäudes betroffen. Seitens der Planfeststellungsbehörde wurden Ausmaß und Schwere der Betroffenheit erkannt.

Der Planfeststellungsbeschluss hat enteignungsgleiche Vorwirkung und das Vorhaben muss das Gemeinwohlerfordernis des Artikels 14 (1) S. 1 Grundgesetz (GG) in besonderer Art und Weise berücksichtigen und ihm entsprechen. Mithin ist eine Prüfung erforderlich, ob das planerische Ziel auf andere Weise auch ohne die Inanspruchnahme von privatem Eigentum oder mit geringerer Eingriffsintensität erreichbar ist.

Es erfolgte daher eine intensive Überprüfung, ob der Gebäudeabriss zur Verwirklichung der geplanten Maßnahme tatsächlich unabdingbar ist. Im Rahmen einer gründlichen Variantenüberprüfung (siehe vorstehende Ausführungen) hat sich die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass die gewählte Vorzugsvariante nicht zu beanstanden ist und dass die Wahl einer anderen Variante nicht zu geringeren Eingriffen in Privateigentum führen würde, insbesondere ließe sich der Abriss von Wohngebäuden auch bei anderen Varianten mit einem vergleichbaren Zielerreichungsgrad nicht vermeiden. Auf dieser Grundlage erfolgte die Überprüfung der Trassierung in diesem Bereich. Hier biegt die Straßenbahn ab in den Willakedamm. Damit bilden sowohl die vorhandene Bebauung als auch die zu beachtenden Trassierungsparameter zu berücksichtigende Zwangspunkte. Dabei beträgt der Mindestradius gemäß den zu beachtenden technischen Vorgaben und Regelwerken  $r=25$  m, geplant wurde für den Einschleifbereich KHL/Willakedamm mit einem Trassierungsbogen von  $r=27$  m. Durch eine weitere Reduzierung des Radius auf das absolute Mindestmaß von 25 m ließe sich der Gebäudeabriss nicht vermeiden. Zusätzlich zu dem Bahnkörper ist der Individualverkehrsraum (Straße und Nebenanlagen) zwingend zu berücksichtigen. Zwar wäre auch hinsichtlich des Individualverkehrsraums noch eine geringfügige Reduzierung möglich, aber auch dies würde den Verzicht auf den Gebäudeabriss nicht ermöglichen können. Untersuchungen des Vorhabenträgers haben zudem ergeben, dass selbst wenn das gegenüberliegende Grundstück (KHL 101) in Gänze in Anspruch genommen werden könnte, es nicht möglich wäre, auf den Abriss des Wohngebäudes an der Kirchhuchtinger Landstraße 103 zu verzichten. Zusammenfassend kommt die Planfeststellungsbehörde daher zu dem Ergebnis, dass das planerische Ziel nicht auf andere Weise, d.h. ohne den Gebäudeabriss KHL 103 erreichbar ist.

Es wurde eine Trassierung der Straßenbahn gefunden, die den vorhandenen Gebäudebestand - über das Wohngebäude KHL 103 hinaus - nicht gefährdet, möglichst wenig Privatgrund in Anspruch nimmt und dennoch den Straßenbahnfahrern eine sichere und komfortable Fahrt ermöglicht. Gleichwohl führt die Herstellung der Straßenbahntrasse mit der einhergehenden Umgestaltung der Straße zu unterschiedlich großen Betroffenheiten bei der Inanspruchnahme von privatem Grundbesitz. Der erforderliche Grund wird zum Verkehrswert erworben. In diesem Zusammenhang können auch Regulierungsmaßnahmen auf den privaten und öffentlichen Grundstücken verabredet werden. Die Regulierungsmaßnahmen beinhalten notwendige bauliche Anpassungen auf den Grundstücken und werden vom Vorhabenträger sichergestellt.



Aufgrund von Einwendungen der Eigentümer hat der Vorhabenträger seine Planung hinsichtlich des erforderlichen Grunderwerbs erneut daraufhin überprüft, ob das planerische Ziel auf andere Weise auch ohne die Inanspruchnahme von privatem Eigentum oder mit geringerer Eingriffsintensität erreichbar ist. Im Ergebnis verzichtet der Vorhabenträger nun in mehreren Bereichen teilweise auf vorgesehenen Grunderwerb:

- In der ursprünglichen Planung wurde das private Flurstück 110 (Alter Dorfweg 29) im Eckbereich in Anspruch genommen, ohne dass diese Inanspruchnahme zwingend erforderlich wäre. Durch eine geringfügige Anpassung der Trassierung von Fahrbahn und Nebenanlagen konnte diese Inanspruchnahme vermieden werden. Diese Änderung hat zu Blaeintragungen im Lageplan, Anlage 4.1, sowie im LBP (Anlage 19) geführt.
- In der ursprünglichen Planung wurde das private Flurstück 288/3 im Kurvenbereich in Anspruch genommen, ohne dass diese Inanspruchnahme zwingend erforderlich wäre. Durch eine geringfügige Anpassung der Trassierung von Fahrbahn und Nebenanlagen konnte diese Inanspruchnahme vermieden werden. Diese Änderung hat zu einer Blaeintragung im Lageplan, Anlage 4.6 geführt.
- Des Weiteren handelt sich um eine kleine Fläche (12 qm) am Willakedamm, auf der die Lärmschutzwand stehen sollte. Der Eigentümer des Flurstückes 198/56 hat der Inanspruchnahme seines Eigentums für die Erstellung der Lärmschutzwand widersprochen. Um die vorgesehene Lärmschutzwand im Willakedamm auf öffentlichem Grund errichten zu können, wurde die Trassierung geändert. Die Straßenbahngleise wurden um bis zu 0,75 m nach Süden verschoben. Die geplanten Verkehrsanlagen rücken dadurch insgesamt etwas näher an das gegenüberliegende Grundstück der St.-Pius-Gemeinde heran, verbleiben aber im Wesentlichen auf öffentlichem Eigentum. Lediglich ca. 5 qm werden zusätzlich vom Gemeindeeigentum benötigt, wobei hierüber bereits grundsätzlich Einvernehmen hergestellt werden konnte. Aufgrund dieser Verschiebung erfolgte eine Aktualisierung des Schalltechnischen Gutachtens (Anlage 17). Dabei ergaben sich nur äußerst geringe Änderungen der Beurteilungspegel (bis zu 1 dB(A)), was allerdings in einem Fall zum Einhalten des Immissionsgrenzwertes führte. Am Gebäude Luneplate 43 werden nunmehr alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass kein passiver Lärmschutz mehr erforderlich ist. Ferner ergeben sich Änderungen im LBP, u.a. sind vier zusätzliche Baumverluste zu verzeichnen. Diese Änderung hat zu Blaeintragungen in den Anlagen 4.2, 5.4 und 5.5, 14.2, 15, 17 und 19 geführt.

Ein Verzicht auf die dauernde Beschränkung von 30 qm für die Unterhaltung der Lärmschutzwand ist allerdings nicht möglich. Die Beschränkung auf dem 1 m-Streifen hinter der Lärmschutzwand ist erforderlich, um für Prüfungen und Besichtigungen der Lärmschutzwand diese Fläche betreten zu können sowie sie für den Aufbau, die Instandhaltung, die Pflege- und Reinigungsmaßnahmen in Anspruch nehmen und das Grundstück zu diesen Zwecken jederzeit betreten zu können. Dementsprechend darf dieser schmale Streifen auch nicht bepflanzt oder überbaut werden. Für diese sicherheitsrelevanten Maßnahmen ist es unabdingbar, die Verfügungsgewalt der Eigentümer auf diesem Streifen einzuschränken. Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Eine dauerhafte Beschränkung ist ausreichend, um die Unterhaltung der Lärmschutzwand sicherstellen zu können. Weil eine dauerhafte Beschränkung gegenüber der Enteignung der geringere Eingriff in das Eigentum darstellt, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

- Außerdem wird der vorgesehene Grunderwerb auf zwei Flächen an der BTE-Trasse reduziert: Flurstück 5/7 (Auf den Kahlken 12-18) von 1.051 qm reduziert auf 563 qm sowie Flurstück 4/30 (Eversand 9-15) von 908 qm reduziert auf 454 qm. Auf diesen Flächen sollten als Ausgleichsmaßnahme einige Bäume gepflanzt werden. Diese Ausgleichsmaßnahme wird nun an anderer Stelle realisiert: Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erfüllt eine wichtige Verbindungsfunktion im Stadtteil und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen, um eine durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten. Dieser Weg ist ein wichtiger Bestandteil des Sicherheits- und Rettungskonzeptes und als solcher unverzichtbar. Zur Verbesserung des Stadtbildes und Verschönerung des Wohnumfeldes sollte dieser Weg durchgängig von einem Grünstreifen flankiert werden. Durch eine geeignete Bepflanzung hätte dieser Grünstreifen gleichzeitig als Kompensationsmaßnahme dienen sollen. Für Weg und Grünstreifen sind Teile privater Flurstücke erforderlich. Bezüglich der Flurstücke 5/7 und 4/30 haben die Eigentümergemeinschaften der Grundstücksinanspruchnahme widersprochen, so dass der für die Verwirklichung der Maßnahme nicht zwingend erforderliche Grünstreifen entfällt. Der erforderliche Grunderwerb verringert sich entsprechend von 1.051 qm auf 563 qm auf dem Flurstück 5/7 bzw. von 908 qm auf 454 qm auf Flurstück 4/30. Die Kompensationsmaßnahmen werden an anderer Stelle umgesetzt. Die diesbezüglichen Details sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 19) geregelt.

In diesem Zusammenhang wird seitens der Planfeststellungsbehörde eine weitere Änderung von Grunderwerbsverzeichnis und –plan verfügt, weil die entsprechende Überprüfung ergeben hat, dass das planerische Ziel in diesem Fall auch auf andere Weise erreicht werden kann:

Von den weiteren Anliegern wurden keine Einwände gegen den beabsichtigten Grunderwerb vorgetragen, gleichwohl ist auch ihnen gegenüber die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für den Grünstreifen nicht gerechtfertigt. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird daher der entsprechende Bereich aus dem Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) und –plan (Anlage 14) gestrichen. Seitens des Vorhabenträgers wird die ursprüngliche Planung des Grünstreifens beibehalten, weil davon ausgegangen wird, dass von diesen Anwohnern der positive Aspekt der Begrünung als Wohnumfeldverbesserung im Vordergrund steht und ein freihändiger Ankauf der erforderlichen Flächen möglich ist. Die Planfeststellungsbehörde kann diese Überlegungen nachvollziehen und befürwortet - im Falle des freihändigen Ankaufs der erforderlichen Flächen - die Umsetzung dieser Grünplanung.

Diese Änderung hat zu BlauEintragungen in den Anlagen 1 (S. 34), 4.3 und 4.4, 7.2 und 7.3, 8.1, 14.3 und 14.4, 15 und 19 geführt.

- Im Rahmen der Überarbeitung und Planungsoptimierung wurden im Bereich der Löwener Straße zusätzliche Parkplätze gefordert. Die Anlage dieser Parkplätze wäre nur unter Inanspruchnahme von privaten Flächen möglich. Weil dieser Inanspruchnahme von Seiten einiger Eigentümer widersprochen wurde und diese 14 Parkplätze zwar wünschenswert, aber nicht zwingend erforderlich sind, musste die Planung geändert werden. Diese zusätzlichen Parkplätze entfallen.

Der verbleibende, erforderliche Grunderwerb konnte durch eine leichte Verschiebung des dort vorgesehenen Personal-WC weiter reduziert werden, statt 565 qm werden noch 334 qm des Flurstückes 99/21 benötigt.

Diese Änderung hat zu BlauEintragungen in den Anlagen 1 (Seiten 40, 47, 48), 4.9, 14.9, 15 und 19 geführt.

Von Seiten der Planfeststellungsbehörde werden zwei weitere Änderungen von Grunderwerbsverzeichnis und –plan verfügt, weil die entsprechende Überprüfung ergeben hat, dass das planerische Ziel in diesen Fällen auch auf andere Weise erreicht werden kann:

- Der Grunderwerb am südlichen Grundstücksende des Grundstückes Vlissingen Straße 12/Ecke Delfter Straße in Höhe von ca. 1 qm (Flurstück 51/49) wäre zur besseren und dynamischeren Ausrundung des Eckbereichs

des Gehweges wünschenswert, ist aber nicht zwingend notwendig. Von den Eigentümern wurden keine Einwände gegen den beabsichtigten Grunderwerb vorgetragen, gleichwohl ist ihnen gegenüber die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für diese kleine Fläche nicht gerechtfertigt. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird daher der entsprechende Bereich aus dem Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) und –plan (Anlage 14) gestrichen. Seitens des Vorhabenträgers wird die ursprüngliche Planung der Eckausrundung beibehalten, weil davon ausgegangen wird, dass ein freihändiger Ankauf der erforderlichen Fläche möglich ist.

- Der Grunderwerb zur Herstellung von sechs Bike&Ride-Fahrradbügeln (ca. 20 qm, Flurstück 100/13) wäre zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrsangebotes und der Erweiterung des Einzugsgebietes der angrenzenden Bushaltestelle wünschenswert, ist aber nicht zwingend notwendig. Von den Eigentümern wurden keine Einwände gegen den beabsichtigten Grunderwerb vorgetragen, gleichwohl ist ihnen gegenüber die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für diese kleinen Flächen nicht gerechtfertigt. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird daher der entsprechende Bereich aus dem Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) und –plan (Anlage 14) gestrichen. Seitens des Vorhabenträgers wird die ursprüngliche Planung der Herstellung der Fahrradbügel beibehalten, weil davon ausgegangen wird, dass ein freihändiger Ankauf der erforderlichen Flächen möglich ist.

Eine darüber hinausgehende mögliche Reduzierung der Verkehrsflächen ist in Übereinstimmung mit den Ausführungen des Antragstellers nicht erkennbar.

Die gesamte Trassierung der BTE Trasse wurde aufgrund der Einwendungen aus dem Jahre 2010 optimiert, mit dem Ziel einen Abschnitt mit einer eingleisigen Führung realisieren zu können. Der verbleibende zweigleisige Abschnitt ist aber erforderlich, da ansonsten der geforderte Takt der Stadtbahn nicht möglich ist. Dies ist in entsprechenden Untersuchungen mit Zeit-Wege-Diagrammen untersucht worden. Eine weitergehende Reduzierung würde die Vorteilhaftigkeit der Straßenbahnlinie gefährden. Auch in den Nebenanlagen ergeben sich keine weiteren Möglichkeiten einer Reduzierung.

Zur Bedienung aller Nutzungsansprüche und sicheren Abwicklung aller Verkehre sind in der Kirchhuchtinger Landstraße beidseitig des besonderen Bahnkörpers einspurige Richtungsfahrbahnen mit einer Breite von 3,50 m für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie beidseitig baulich abgesetzte Rad- und Gehwege in

Breiten von 1,60 m und 2,00 m vorgesehen. Bei den festgesetzten Querschnittsbreiten konnte aufgrund der räumlichen Zwangspunktsituation (beengter Verkehrsraum, vorhandener Gebäudebestand) die jeweiligen Mindestbreiten nicht immer eingehalten werden. In Teilbereichen (z.B. Häuserkanten) kommt es zu Unterschreitungen der Mindestbreiten (z.B. KHL 84). Aus der beengten Situation ergibt sich, dass ein Verzicht auf Grunderwerb auf der einen Straßenseite unabdingbar einen Eingriff in den Gebäudebestand auf der anderen Straßenseite nach sich ziehen würde. Mit der vorliegenden Planung ist mithin bereits der geringstmögliche Eingriff in Privateigentum erreicht worden.

Grundsätzlich ist das Grundmaß für den Verkehrsraum des Fußverkehrs auf den Begegnungsfall bzw. das Nebeneinandergehen von zwei Personen ausgerichtet und beträgt 1,80 m. Es ist um je einen seitlichen Sicherheitsraum von 0,50 m Abstand zur Fahrbahn und 0,20 m Abstand zu einer Einfriedung oder einem Gebäude zu ergänzen. Daraus ergibt sich im Regelfall eine Seitenraumbreite für Gehwege von 2,50 m (vgl. RASSt 06 „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“).

Als Beispielrechnung für die Fahrbahnbreite sei hier auf die Grundmaße eines LKW verwiesen. Der Verkehrsraum eines Lastkraftwagen beträgt gemäß RASSt 06 3,05 m. Der Bewegungsspielraum beträgt 0,25 m je Seite. In Ausnahmefällen kann der Bewegungsspielraum auf 0,20 m reduziert werden. Anhand dieses Beispiels wird deutlich, dass das Regelmaß für einen LKW bereits bei 3,55 m liegt. Somit wird ebenfalls ersichtlich, dass durch Reduzierung das anzusetzende Mindestmaß bei 3,45 m liegt. Zusätzlich befinden sich in dem 3,50 m breiten Fahrstreifen die Entwässerungsrinnen, welche grundsätzlich nicht befahren werden sollten, was jedoch durch den verringerten Bewegungsspielraum der LKWs nicht zu verhindern sein wird.

Selbst Möglichkeiten, zusätzlich den ruhenden Verkehr (Parkplätze) entlang des Straßenraums unterzubringen, bestehen aufgrund der beengten Straßenraumverhältnisse nicht. Stellplätze für die anliegenden Wohngebäude sind auf den Grundstücken vorhanden. Die Aufnahme von wünschenswertem Straßenbegleitgrün ist, bedingt durch den eingeschränkten Straßenquerschnitt, ebenfalls nicht realisierbar.

Im Kreuzungsbereich Kirchhuchtinger Landstraße / Werner-Lampe-Straße ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass hier auch Bus-Linien fahren. Bei Bussen werden die überstrichenen Flächen bei kleiner werdenden Radien größer, weil bei Lenkvorgängen von Fahrzeugen die Achsen hinter der Lenkachse aus der eigentlichen Fahrspur laufen. Die Achsen verfolgen somit nicht denselben Weg, sodass für eine Kurvenfahrt eine größere Fläche überstrichen wird, als es der

Spurstand vorgibt. Die Breite und Größe der überstrichenen Fläche hängt dabei u.a. von mehreren Faktoren ab: Je enger eine Kurve gefahren wird (kleinerer Kurvenradius), desto breiter ist die überstrichene Fläche. Je länger ein Fahrzeug ist, desto größer ist die überstrichene Fläche. Je nachdem, wo die Achsen im Verhältnis zur Fahrzeuglänge liegen, wird entweder eine größere Fläche zur Kurveninnenseite oder zur Kurvenaußenseite überstrichen. Auch die Anzahl der gelenkten oder drehbaren Achsen spielt eine maßgebende Rolle.

Daher würde eine Minimierung auf den Mindestradius von 25 m keine Flächenreduzierung, bezogen auf den erforderlichen Grunderwerb, hervorrufen. Ggf. könnte sich die benötigte Fläche sogar erhöhen.

Der Radius der Straßenführung und der Nebenanlagen ist dann an die Vorgaben der Gleisführung geknüpft.

Um - in Umsetzung des Bremischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BremBGG) - Benachteiligungen für mobilitätseingeschränkte Menschen bei der Benutzung von Straßen zu beseitigen, sind bei Neubauten sowie großen Um- oder Erweiterungsbauten die allgemein anerkannten Regeln der Technik zur Herstellung von Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Im Knotenpunkt ist eine gesicherte, signalisierte Überquerungsstelle erforderlich. Um zu vermeiden, dass insbesondere sehbehinderte Fußgänger unbeabsichtigt auf angrenzende Radwegfurten oder in die Gleiszone gelangen können, ist die Standfläche für wartende Passanten, sowie für Rollstuhlfahrer, an den Signalmaststandorten bemessen. Eine weitere Reduzierung der Flächen ist mithin nicht möglich.

Aus Gründen eines sicheren Betriebsablaufes müssen gemäß § 51 (1) BOStrab Signale in einem Umfang zum Einsatz kommen, die die Sicherheit und die betrieblichen Verhältnisse erfordern. Insbesondere müssen Signalanlagen gemäß § 21 (3) BOStrab an Stellen vorzufinden sein, an denen Fahrzeugführer Aufträge erhalten sollen und eingleisige Streckenabschnitte im Zweirichtungsbetrieb befahren werden. Daneben sind auch für die Haltestellen ausreichende Flächen vorzusehen, in der Regel eine Breite von 3 m und eine Länge von 40 m (bei 36 m Fahrzeuglänge). Aus sicherheitsrelevanten Gründen sind hier keine weiteren Reduzierungen möglich.

Auf der östlichen Seite der Heinrich-Plett-Allee gibt es in mehreren Bereichen einen Höhenversatz zu den dahinterliegenden Grundstücken. Dieser Übergangsbereich ist jeweils durch eine neue Böschung anzupassen. Dazu müssen Teile der angrenzenden privaten Grundstücke in Anspruch genommen werden. Der Vorhabenträger hat nachvollziehbar dargelegt, dass aus Kostengründen von der alternativ möglichen baulichen Lösung ohne Grunderwerb durch die Errichtung von

Stützmauern abgesehen wird. Die Mehrkosten für den Bau von Stützmauern sind gegenüber den Kosten für Bau und Anpassung der Böschungen unverhältnismäßig hoch. Nach den überschlägigen Kostenberechnungen des Vorhabenträgers sind die durchschnittlichen Kosten für die Erstellung einer Stützwand mindestens doppelt so hoch wie für die Errichtung einer Böschung. Zudem passt sich eine Böschung wesentlich besser in das Landschaftsbild ein und ist daher auch aus diesem Grund zu favorisieren.

Des Weiteren ist Grunderwerb erforderlich für die Errichtung eines weiteren Gleichrichterwerkes. Das Gleichrichterwerk (GRW) im Bereich der Endwendeschleife wird aus Kapazitäts- und Redundanzgründen zwingend benötigt. Grundlegendes Prinzip der Bahnstromversorgung ist unter anderem die zweiseitige Stromversorgung von Streckenabschnitten, um bei Ausfall eines GRW noch Energie aus dem benachbarten GRW in den betroffenen Streckenabschnitt einspeisen zu können. Der Ausfall des im Ausschleifbereichs Linie 1/8 (Trassenführung von der BTE auf die Heinrich-Plett-Allee) vorgesehenen GRW hätte beispielsweise zur Folge, dass der gesamte Endabschnitt bis zur Endwendeschleife (Huchtinger Heerstraße) nicht mehr mit Strom versorgt wäre und daher der Betrieb der Linie 1 als auch der Linie 8 ab Roland-Center eingestellt werden müsste. Ferner könnten Wartungsarbeiten am GRW nur in der betriebsfreien Zeit erfolgen, was sich aufgrund des kleinen Zeitfensters wesentlich aufwändiger darstellen würde, als während der Tageszeiten. Der vorgesehene Standort auf einem bestehenden Parkplatz ist insofern ideal, als er sich im Hinblick auf mögliche elektromagnetische Felder („Elektrosmog“) außerhalb des dauerhaften Aufenthaltes von Menschen befindet. Zudem liegt die dort vorhandene Anzahl von Stellplätzen weit oberhalb der Anzahl der Pflichtstellplätze, so dass der durch den Bau des GRW verursachte Wegfall von 9 Stellplätzen hinnehmbar ist.

Im Einmündungsbereich zur Huchtinger Heerstraße ist die Wendeschleife geplant. Innerhalb dieser Wendeschleife werden die Kraftfahrzeuge über einen Kreisverkehr geführt. Aufgrund der räumlichen Zwangspunktsituation (beengter Verkehrsraum, vorhandener Gebäudebestand) kommen hier für alle Verkehrsteilnehmer die Mindestmaße zur Anwendung. Der geplante Gehweg kann nur teilweise in der Regelbreite von 2,50 m hergestellt werden, überwiegend sind lediglich 2 m vorgesehen. Dabei wurde die Ausstiegsseite der Endhaltestelle Brüsseler Straße in der Breite etwas reduziert, um eine weitere Einengung des Gehweges in diesem Bereich vermeiden zu können. Der bauliche Radweg ist ebenfalls auf das Mindestmaß von 1,60 m angelegt.

Die Kreisfahrbahn erhält eine Breite von 6 m zuzüglich 2 m im Innenbereich als aufgepflasterter Lkw-Streifen. Die Überfahrten zu den Grundstücken Huchtinger Heerstraße 145 und 145A führen zukünftig von der Kreisfahrbahn über den Bahnkörper der Wendeschleife. Dabei ist eine technische Sicherung dieser Überfahrten aufgrund der geringen Geschwindigkeiten der Straßenbahnfahrzeuge und der guten Sichtbeziehungen nicht erforderlich. Die Höhenunterschiede zwischen Bahnkörper und den Grundstücken sind durch grundstücksseitige Anrampungen zu überbrücken. Seitlich der Überfahrten werden an den den Gleisen zugewandten Grenzen der Grundstücke Stützmauern erforderlich, die auf öffentlichem Grund hergestellt werden.

Als wichtigste Maßnahme zur Minimierung der erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen aber wird die Straßenbahn in einem unterhalb des Mindestradius liegenden Bogen geführt, um einen Eingriff in den Gebäudebestand vermeiden zu können. Es ist an dieser Stelle mit einem Trassierungsbogen von nur  $r=23,5$  m geplant worden, weil dies die besonderen Gegebenheiten einer Wendeschleife erlauben. Dies sind einerseits die besonders geringen Geschwindigkeiten, die hier gefahren werden, und andererseits das relativ geringe Gewicht der Straßenbahn bei der Schleifendurchfahrt, weil die Fahrgäste die Straßenbahn zuvor an der Endhaltestelle bereits verlassen haben. Dem deutlich höheren Materialverschleiß enger Kurvenradien kann außerdem im Bereich einer Wendeschleife baulich entgegengewirkt werden.

Eine planerische Alternative zur Vermeidung bzw. Eingriffsminimierung in das vorliegende private Eigentum ist somit nicht zu erkennen.

Der Antragsteller ist sich erkennbar der besonderen Sensibilität des Eingriffs in private Grundstücke bewusst. Durch die als Ergebnis des ersten Anhörungsverfahrens erfolgte Überplanung der Maßnahme wurde der Zielsetzung Rechnung getragen, den Zugriff auf private Grundstücke auf das unbedingt erforderliche Maß zu begrenzen. Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem



Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Soweit Grundstückseigentümer pauschal wegen des Vorhabens, einen Wertverlust für ihr Eigentum, eine Minderung von Mieteinnahmen oder einen Verlust an Wohn- und Lebensqualität geltend machen, welche u.a. durch Wegfall von öffentlichen Parkplätzen, Rad- und Gehwegverschmälerungen sowie mangelhafter Stadtbildgestaltung und Verkehrsführung befürchtet werden, sind diese Eingriffe, die – soweit sie in einem unvermeidbaren Umfang erfolgen – von jedem Grundstückseigentümer im Rahmen der Sozialbindung seines Eigentums hinzunehmen sind.

#### Dauerhaft zu beschränkende Flächen für Lärmschutzwand

Zur Unterhaltung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Lärmschutzwände ist jeweils ein 1 m breiter Unterhaltungstreifen entlang der Lärmschutzwand auf der Trassen abgewandten Seite erforderlich. Dieser Unterhaltungstreifen tangiert teilweise private Grundstücke. Einige Eigentümer haben Einwendungen gegen diese dauerhafte Beschränkung ihres Eigentums erhoben. Das genaue Ausmaß der Betroffenheit ist den Grunderwerbsplänen (Anlage 14) sowie der Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) zu entnehmen. Grundbuchlich abgesichert soll der Freien Hansestadt Bremen bzw. der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn das Recht eingeräumt werden, die in den Plänen als dauernd zu beschränkende Fläche für Prüfungen und Besichtigungen der Lärmschutzwand zu betreten, für den Aufbau, die

Instandhaltung, die Pflege- und Reinigungsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen sowie das Grundstück zu diesen Zwecken jederzeit zu betreten. Der belastete Grundstücksteil ist daher von jeglicher Bebauung bzw. Bewuchs freizuhalten. Der Vorhabenträger verpflichtet sich im Gegenzug, den Eigentümern die Schäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen, die durch die Benutzung des Grundstücks entstehen.

Die erhobenen Einwendungen gegen die Inanspruchnahme privater Grundstücke werden, soweit ihnen nicht bereits durch Zusagen des Antragstellers abgeholfen wurde, die Einwendungen durch eine erfolgte Umplanung eine Erledigung gefunden haben oder die Einwendungen nachfolgend (Ziffer 3.3) speziell betrachtet werden, zurückgewiesen.

### **3.2.16 Funktionsfähigkeit von Entwässerungsgräben**

#### Entwässerung

Im Rahmen der Erstellung der Genehmigungsplanung wurde unter Berücksichtigung des DWA-Merkblattes M 153 (Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser) und anhand der zu erwartenden Qualität des einzuleitenden Regenwassers sowie des Schutzbedürfnisses des aufzunehmendes Gewässers, in einem ersten Schritt der Bearbeitung eine Bestandsaufnahme, mit Bewertung der vorhandenen öffentlichen Entwässerung und mögliche Maßnahmen zur Regenwasserbehandlung, aufgenommen. Die Betrachtung der detaillierten künftigen Höhensituation erfolgt i.d.R. erst im Rahmen der Ausführungsplanung. In diesem Zuge werden geeignete technische Maßnahmen festgelegt, die eine Vernässung der Privatgrundstücke durch Zuführung von Oberflächenwasser öffentlicher Flächen verhindern.

#### Oberflächenentwässerung an der BTE-Trasse

Das Gleis im Bereich der BTE Trasse wird als Schottergleis ausgeführt, daher erfolgt die Entwässerung über den Schotterrasen als Flächenversickerung. Das Oberflächenwasser des kombinierten Rad- und Gehweges wird über die angrenzenden Grünstreifen entwässert. Das Oberflächenwasser der Haltestellen und der Fahrgastunterstände sowie der Bahnübergänge wird den bestehenden Regenwasser-Kanälen zugeführt (ggf. über Rückhalteeinrichtungen bzw. Rohrrigolen mit Notüberlauf), Vorfluter sind das Pumpwerk „An der Höhpost“ bzw. ein Graben an der Den Haager Straße.

Die Bodenkennwerte erlauben eine Versickerung der anfallenden Regenmengen, eine Ableitung in Nachbargrundstücke ist nicht geplant. Im Übrigen wurde seitens des

Vorhabenträgers während des Erörterungstermins verbindlich zugesagt, dass der Graben auf den Kahlken erhalten bleibt.

#### Befürchtete Vernässung der Grundstücke entlang der BTE-Trasse

Im Rahmen des Erörterungstermins erläuterte der Vorhabenträger, dass die dort geplante Lärmschutzwand voraussichtlich mittig im jetzigen Graben liegen werde. Sie wird am Böschungsfußpunkt auf Bahngelände gegründet. Daher muss der vorhandene Aufwuchs entfernt werden. Die Lärmschutzwand steht auf Bahngrund und der derzeit vorhandene Graben wird, soweit dieser auf Bahngelände liegt, verfüllt. Innerhalb der Bahnanlagen wird der gesamte Querschnitt neu profiliert, und das Regenwasser wird über diese gesamte Fläche der Bahnanlage zum Versickern gebracht.

Auf Rückfrage sicherte der Vorhabenträger während des Erörterungstermins verbindlich zu, dass die Entwässerungssituation der anliegenden Grundstücke über den noch verbleibenden hälftigen Graben sichergestellt bleibe. Gegebenenfalls würde der Graben entsprechend hergerichtet. Diese Zusicherungen werden als Auflagen in diesem Beschluss berücksichtigt.

#### **3.2.17 Verlust der Privatsphäre, Forderung nach Sichtschutz, öffentliche Beleuchtung**

Ein Sichtschutz wird generell nicht vorgesehen. Es bleibt den einzelnen Anliegern jedoch unbenommen, auf ihren Grundstücken für den entsprechenden Sichtschutz durch geeignete Maßnahmen zu sorgen. Bereits vorhandener Sichtschutz auf dem Grundstück wird, soweit er durch die Bauarbeiten beschädigt wird, selbstverständlich durch den Vorhabenträger ersetzt.

Durch die vorgesehene Gehölzpflanzung entlang der Straßenbahnstrecke wird mittelfristig der subjektiv wahrnehmbare Lärmschutz sowie der Sicht- und Sonnenschutz wieder hergestellt. Die Gehölze, die nach Abschluss der Baumaßnahme gepflanzt werden, benötigen jedoch einige Zeit, bis sie die Größe des heutigen Baumbestands erreicht haben.

Eine Lärmschutzwand ist ein Element zum Schall- und nicht zum Objekt- oder Sichtschutz. Eine Aussage zur optischen Gestaltung der vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen kann gegenwärtig, da die Ausbauform noch nicht festgelegt wurde, nicht getätigt werden. Die optische Ausführung der vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen wird im Zuge der Ausführungsplanung, sowohl unter technischen als auch unter stadtplanerischen und -gestalterischen Gesichtspunkten festgelegt.

Da sich die Planung, bis auf den Bereich der BTE-Trasse, ausschließlich in bereits beleuchtetem Gebiet bewegt, werden sich die Auswirkungen der neuen öffentlichen Beleuchtung im Vergleich zur Bestandsbeleuchtung eher verringern. Durch die Verwendung von LED-Leuchten mit moderner Linsentechnologie kann das Licht so gelenkt werden, dass ausschließlich die öffentlichen Flächen beleuchtet werden. Das Beleuchtungsniveau wird sich insgesamt nicht wesentlich verändern. Der Weg an der BTE-Trasse wird mit Kleinleuchten ausgeleuchtet, die aufgrund der geringen Lichtpunkthöhe nicht zur Störung der Anlieger führen.

### **3.3 Einwendungen Privater, für die es geboten ist, über die vorgebrachten privaten Belange, die über die Themenfelder hinausgehen, zu entscheiden**

Über die Einwendungen wird wie folgt entschieden:

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

Unter den mitgeteilten Einwendungsnummern werden die vorgebrachten Belange, über die nicht bereits zu den Themenfeldern entschieden worden ist, behandelt und abgewogen. Abschließend wird unter Berücksichtigung und Abwägung aller betroffenen Belange und aller vorgetragenen Argumente über die jeweilige Einwendung entschieden.

#### **Zu Einwendungsnummer 100**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 101**

Die Einwender fordern für die Wohnungen in der Tegeler Plate 13-21 sowie für die Wohnungen in Eversand passiven Lärmschutz, weil sie der Meinung sind, der Lärm würde durch die Schallschutzmauer nicht genügend abgefangen.

Grundsätzlich wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Die Einwender wollten nicht nur in eigenem Namen, sondern auch für die Eigentümergemeinschaft sprechen, haben allerdings keine entsprechende Vollmacht vorgelegt. Es wird daher festgestellt, dass die beiden Einwender ausschließlich in

eigenem Namen einwenden. Zu der eingewandten Forderung wird gleichwohl in vollem Umfang Stellung genommen.

Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen besteht für die Wohngebäude Tegeler Plate 21 sowie Eversand Nrn. 6, 13 und 15 - trotz der Pegelminderung durch die 1,2 m hohe Lärmschutzwand - nach den gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV "dem Grunde nach" ein Anspruch auf zusätzlichen passiven Lärmschutz, da dort der Immissionsgrenzwert für Wohngebiete in der Nachtzeit um 1 - 3 dB(A) überschritten wird.

Es besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen, wenn der Beurteilungspegel, der (nur) durch den neu gebauten Verkehrsweg verursacht wird, die Grenzwerte der 16. BImSchV überschreitet. Weitere Informationen zu den gesetzlichen Grundlagen des Lärmschutzes finden Sie vorstehend im allgemeinen Teil.

An verschiedenen Beurteilungspunkten wurden jeweils für die verschiedenen Etagen die Beurteilungspegel errechnet. Dabei überschreiten nur einzelne Werte auf den zur Straßenbahnlinie gelegenen Hausseiten den maßgebenden Grenzwert (siehe Blatt „2A und 2B in der Unterlage 17.4a). Beim Wohngebäude Tegeler Plate 21 ist lediglich das 3. Obergeschoss (OG) auf zwei Hausseiten betroffen. Im Bereich Eversand 6, 13 und 15 wird der Grenzwert teilweise auch in unteren Etagen überschritten. Auf einer Hausseite kommt darüber hinaus eine Außenwohnbereichsentschädigung (Balkon, Terrasse) in Betracht.

Es kommt auf diesen Hausseiten ein Anspruch auf Objektschutz in Betracht, sofern Schallschutzmaßnahmen notwendig sind. Objektschutzmaßnahmen nach Planfeststellungsbeschluss durch Einbau von Lärmschutzfenstern können nur auf den in der Schalltechnischen Untersuchung angegebenen Hausseiten und Etagen sowie nur an schutzbedürftigen Räumen gewährt werden. Hierbei handelt es sich um Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Dazu gehören insbesondere Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer sowie Wohnküchen (mind. 12 qm Wohnfläche). Bäder, Toiletten, Treppenhäuser und Abstell- bzw. Lagerräume gehören nicht dazu.

Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen können ferner nur erstattet werden, wenn noch kein ausreichender Schallschutz vorhanden ist.

Entschädigungen für passive Lärmschutzmaßnahmen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Sie sind außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabenträger zu regeln. Ein entsprechender Antrag wäre daher nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Verfahren an den Vorhabenträger

zu richten. Antragsberechtigt sind nur die Eigentümer der jeweiligen Wohngebäude bzw. Eigentumswohnungen.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht durch zusätzliche Lärmbelastungen betroffen zu sein. Insoweit teilweise „dem Grunde nach“ ein Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht, wird dem Einwand teilweise entsprochen, die darüber hinausgehenden Forderungen werden zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 102**

Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

#### Die Einwender fordern eine Beweissicherung ihres Wohngebäudes.

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Die Einwender befürchten eine Schädigung ihres an der Bahntrasse gelegenen Grundstückes, insbesondere des an der Grenze befindlichen Bewuchses sowie des Zaunes

Das betroffene Grundstück grenzt direkt an die Baumaßnahme, ist von dieser jedoch nicht unmittelbar betroffen. Bereits vorhandener Sichtschutz auf dem Grundstück wird, soweit er durch die Bauarbeiten beschädigt wird, selbstverständlich durch den Vorhabenträger ersetzt. Direkt an der Grundstücksgrenze wird ein Schutzzaun errichtet - die Arbeiten beschränken sich auf einen Bereich außerhalb des Grundstücks.

#### Die Einwender befürchten Störungen durch Geräusche von Weichen, Signalen und Kurvenquietschen.

Bei den Weichen hinter dem Grundstück 31/6 handelt es sich um Eisenbahnweichen. Diese weisen das bei Straßenbahnweichen auftretende Klappern beim Überfahren der

Weichen nicht auf. Die Weichen werden auch beim Befahren aus allen Richtungen durch einen elektrischen Antrieb in die jeweils richtige Lage gestellt.

Zur Vermeidung des in den Kurven unter bestimmten Verhältnissen auftretenden Quietschens werden die Fahrzeuge der BSAG derzeit mit einer modernen Schmieranlage ausgerüstet.

Die akustischen Signalgeber an den Bahnübergängen werden so eingestellt werden, dass das Signal nur im betroffenen Gefahrenbereich gehört wird. Außerdem kann die Lautstärke zeitabhängig geregelt werden.

Es ist daher nicht davon auszugehen, dass es zu den befürchteten Störungen durch Geräusche von Weichen, Signalen und Kurvenquietschen kommen wird.

#### Die Einwender befürchten Störungen durch nächtlich verkehrende Güterzüge

Die Strecke der BTE wird derzeit nur von wenigen sporadisch verkehrenden Güterzügen der BTE und den Museumszügen der Kleinbahnfreunde Leeste befahren. Eine Änderung dieser Situation zeichnet sich derzeit nicht ab. Allerdings werden die Güterzüge der BTE aus betrieblichen Gründen dann nur noch in den Schwachverkehrszeiten verkehren können. Durch die technische Sicherung der Bahnübergänge wird aber die heutige Form der akustischen Signalgebung durch das Pfeifsignal der Triebfahrzeuge an den Bahnübergängen nicht mehr erforderlich sein. Insgesamt ist daher nicht von einer relevanten Störungsgefahr auszugehen.

#### Die Einwender befürchten Beeinträchtigungen durch die Straßenbahn in Form von Lärm und Erschütterung

Nach dem Ergebnis der Erschütterungstechnischen Untersuchung sind im Bereich Ihres Wohngebäudes keine negativen Auswirkungen auf Gebäude und Menschen zu erwarten. Die Anforderungen der DIN 4150, Teil 2 (Einwirkung auf den Menschen) und Teil 3 (Einwirkung auf Gebäude) werden eingehalten.

Durch die geplante 1,2 m hohe Lärmschutzwand werden die Schienenverkehrslärmimmissionen von der künftigen Straßenbahntrasse wirkungsvoll verringert, so dass die maßgebenden Immissionsgrenzwerte sowohl am Wohngebäude als auch im Außenwohnbereich (Balkon, Terrasse) unterschritten werden. Ein Anspruch auf passiven Lärmschutz kommt mithin nicht in Betracht.

Es werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Die Einwender lehnen jegliche Inanspruchnahme ihres Grundstückes ab

Zur Unterhaltung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Lärmschutzwände ist jeweils ein 1 m breiter Unterhaltungstreifen entlang der Lärmschutzwand auf der Trassen abgewandten Seite erforderlich. Dieser

Unterhaltungstreifen tangiert auch das Grundstück der Einwander. Entsprechend Grunderwerbsplan (Anlage 14) sowie Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) ist ein Streifen von ca. 4 qm dauerhaft zu beschränken. Grundbuchlich abgesichert soll der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn das Recht eingeräumt werden, die in den Plänen als dauernd zu beschränkende Fläche für Prüfungen und Besichtigungen der Lärmschutzwand zu betreten, für den Aufbau, die Instandhaltung, die Pflege- und Reinigungsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen sowie das Grundstück zu diesen Zwecken jederzeit zu betreten. Der belastete Grundstücksteil ist daher von jeglicher Bebauung bzw. Bewuchs freizuhalten. Der Vorhabenträger verpflichtet sich im Gegenzug, den Eigentümern die Schäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen, die durch die Benutzung des Grundstücks entstehen.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für den erforderlichen Unterhaltungstreifen der Lärmschutzwand sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.



Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Eine dauerhafte Beschränkung ist ausreichend, um die Unterhaltung der Lärmschutzwand sicherstellen zu können. Weil eine dauerhafte Beschränkung gegenüber der Enteignung der geringere Eingriff in das Eigentum darstellt, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein. Die Einwendung zu Nummer 102 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung).

### **Zu Einwendungsnummer 103**

Der Einwender spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus und trägt im Wesentlichen vor, dass er mit der Inanspruchnahme seines Grundstücks nicht einverstanden ist.

Die Verkehrsflächen im Bereich des Grundstücks des Einwenders sind bereits auf die erforderlichen Mindestmaße reduziert worden. Diese Inanspruchnahme des

überwiegenden Teils des Vorgartens (16 qm) sowie von weiteren 10 qm des danebenliegenden Flurstücks ist für einen reibungslosen und sicheren Verkehrsablauf erforderlich. Der Grunderwerb lässt sich an dieser Stelle weder vermeiden noch verringern, da auf der anderen Straßenseite ansonsten ein Gebäude betroffen wäre und somit abgerissen werden müsste. In diesem Abschnitt ist der Straßenraumquerschnitt sehr eng, so dass die neue Grundstücksgrenze auf beiden Seiten der Trassenführung direkt bis an die Gebäudekanten verläuft. Auf der gegenüberliegenden Seite können auf einigen Metern nicht einmal mehr die Mindestbreiten für Geh- und Radweg von 2 m bzw. 1,60 m eingehalten werden. Die Planung ist daher unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit in der beantragten Form erfolgt.

Soweit der Antragsteller hier keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme der privaten Flächen sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die

Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz, hier einmal 16 qm sowie einmal 10 qm werden für unvermeidlich und angemessen gehalten.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Im Übrigen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Die Einwendung zu Nummer 103 wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 104**

Der Einwender bemängelt eine fehlende Lärmschutzwand hinter den Grundstücken Bredaer Straße 70 bis 84 und wendet sich gegen einen öffentlichen Weg von der Heinrich-Plett-Allee zum Neuen Damm.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche

Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Lärmschutz

Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen wird im Bereich der Wohngebäude Bredaer Straße Nr. 70-84 weder durch den Neubau der Straßenbahn noch durch den Ausbau der Heinrich-Plett-Allee ein Anspruch auf Lärmschutz gem. 16. BImSchV ausgelöst, da die maßgebenden Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

Der angesprochene Lückenschluss zwischen den Lärmschutzwänden erfolgt unter Berücksichtigung der städtebaulichen Belange. Damit wird dem Eindruck der Zergliederung bzw. Zerschneidung entgegengewirkt.

Der geplante Weg an der rückwärtigen Grenze der Grundstücke Bredaer Straße 78 - 84 dient der Aufrechterhaltung der bereits heute vorhandenen Wegebeziehung zwischen Scheveninger Straße und Neuer Damm und wurde aufgrund der Anregungen aus den Bürgerforen in der Planung berücksichtigt. Zusätzliche Bäume müssen hierfür nicht gefällt werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 105**

Der Einwender bemängelt eine fehlende Lärmschutzwand hinter den Grundstücken Bredaer Straße 70 bis 84 und wendet sich gegen einen öffentlichen Weg von der Heinrich-Plett-Allee zum Neuen Damm.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Lärmschutz

Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen wird im Bereich der Wohngebäude Bredaer Straße Nr. 70-84 weder durch den Neubau der Straßenbahn noch durch den Ausbau der Heinrich-Plett-Allee ein Anspruch auf Lärmschutz gem. 16. BImSchV ausgelöst, da die maßgebenden Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

Der angesprochene Lückenschluss zwischen den Lärmschutzwänden erfolgt unter Berücksichtigung der städtebaulichen Belange. Damit wird dem Eindruck der Zergliederung bzw. Zerschneidung entgegengewirkt.

Der geplante Weg an der rückwärtigen Grenze der Grundstücke Bredaer Straße 78 - 84 dient der Aufrechterhaltung der bereits heute vorhandenen Wegebeziehung zwischen Scheveninger Straße und Neuer Damm und wurde aufgrund der Anregungen aus den Bürgerforen in der Planung berücksichtigt. Zusätzliche Bäume müssen hierfür nicht gefällt werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 106**

Die Einwender sprechen sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten grundsätzlich gegen die Maßnahme aus.

##### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Im Übrigen wird diese Einwendung unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 107**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 108**

Die Einwender befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Die Einwender befürchten Beeinträchtigungen durch die Straßenbahn in Form von Lärm und Erschütterung

Nach dem Ergebnis der Erschütterungstechnischen Untersuchung sind im Bereich Ihres Wohngebäudes keine negativen Auswirkungen auf Gebäude und Menschen zu erwarten. Die Anforderungen der DIN 4150, Teil 2 (Einwirkung auf den Menschen) und Teil 3 (Einwirkung auf Gebäude) werden eingehalten.

Durch die geplante 1,2 m hohe Lärmschutzwand werden die Schienenverkehrslärmimmissionen von der künftigen Straßenbahntrasse wirkungsvoll verringert, so dass die maßgebenden Immissionsgrenzwerte sowohl am Wohngebäude als auch im Außenwohnbereich (Balkon, Terrasse) unterschritten werden. Ein Anspruch auf passiven Lärmschutz kommt mithin nicht in Betracht.

Es werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Inanspruchnahme von ca. 6 qm Grundstück (1 m-Streifen hinter Lärmschutzwand)

Zur Unterhaltung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Lärmschutzwände ist jeweils ein 1 m breiter Unterhaltungstreifen entlang der Lärmschutzwand auf der Trassen abgewandten Seite erforderlich. Dieser Unterhaltungstreifen tangiert auch das Grundstück der Einwender. Entsprechend Grunderwerbsplan (Anlage 14) sowie Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) ist ein Streifen von ca. 6 qm dauerhaft zu beschränken. Grundbuchlich abgesichert soll der

Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn das Recht eingeräumt werden, die in den Plänen als dauernd zu beschränkende Fläche für Prüfungen und Besichtigungen der Lärmschutzwand zu betreten, für den Aufbau, die Instandhaltung, die Pflege- und Reinigungsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen sowie das Grundstück zu diesen Zwecken jederzeit zu betreten. Der belastete Grundstücksteil ist daher von jeglicher Bebauung bzw. Bewuchs freizuhalten. Der Vorhabenträger verpflichtet sich im Gegenzug, den Eigentümern die Schäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen, die durch die Benutzung des Grundstücks entstehen.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für den erforderlichen Unterhaltungstreifen der Lärmschutzwand sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der

Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Eine dauerhafte Beschränkung ist ausreichend, um die Unterhaltung der Lärmschutzwand sicherstellen zu können. Weil eine dauerhafte Beschränkung gegenüber der Enteignung der geringere Eingriff in das Eigentum darstellt, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein. Die Einwendung zu Nummer 108 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung).

### **Zu Einwendungsnummer 109**

Die Einwenderin trägt vor, dass sie durch die Verlängerung der Straßenbahnlinien große Beeinträchtigungen befürchtet.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

#### Beweissicherung des Gebäudes im Bereich der Wohnung der Einwenderin

Dieses Wohngebäude, zu der die Wohnung der Einwenderin gehört, befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im



Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Lärmschutz

Durch die geplante 1,2 m hohe Lärmschutzwand werden die Schienenverkehrslärmimmissionen von der künftigen Straßenbahntrasse wirkungsvoll verringert, so dass die maßgebenden Immissionsgrenzwerte fast überall am Wohngebäude sowie im gesamten Außenwohnbereich (Balkon, Terrasse) des Wohngebäudes, in dem die Einwenderin lebt, unterschritten werden. Ein Anspruch auf passiven Lärmschutz kommt an dem betr. Wohngebäude lediglich auf der Ostseite im 3. Obergeschoss und auf der Südseite im 1., 2. und 3. Obergeschoss in Betracht, weil dort die Nachtgrenzwerte geringfügig überschritten werden. Es kommt auf diesen Hausseiten ein Anspruch auf Objektschutz in Betracht, sofern Schallschutzmaßnahmen notwendig sind. Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen können nur erstattet werden, wenn an den schutzbedürftigen Räumen noch kein ausreichender Schallschutz vorhanden ist.

Entschädigungen für passive Lärmschutzmaßnahmen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Sie sind außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabenträger zu regeln. Ein entsprechender Antrag wäre daher nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Verfahren an den Vorhabenträger zu richten. Antragsberechtigt sind nur die Eigentümer der jeweiligen Wohngebäude bzw. der Eigentumswohnungen.

Die Einwendung zu Nummer 109 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Es besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz).

#### **Zu Einwendungsnummer 110**

Die Einwenderin trägt vor, dass sie durch die Verlängerung der Straßenbahnlinien große Beeinträchtigungen befürchtet.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

#### Beweissicherung des Gebäudes im Bereich der Wohnung der Einwenderin

Dieses Wohngebäude, zu der die Wohnung der Einwenderin gehört, befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

### Lärmschutz

Durch die geplante 1,2 m hohe Lärmschutzwand werden die Schienenverkehrslärmimmissionen von der künftigen Straßenbahntrasse wirkungsvoll verringert, so dass die maßgebenden Immissionsgrenzwerte fast überall am Wohngebäude sowie im gesamten Außenwohnbereich (Balkon, Terrasse) des Wohngebäudes, in dem die Einwenderin lebt, unterschritten werden. Ein Anspruch auf passiven Lärmschutz kommt an dem betr. Wohngebäude lediglich auf der Ostseite im 3. Obergeschoss und auf der Südseite im 1., 2. und 3. Obergeschoss in Betracht, weil dort die Nachtgrenzwerte geringfügig überschritten werden. Es kommt auf diesen Hausseiten ein Anspruch auf Objektschutz in Betracht, sofern Schallschutzmaßnahmen notwendig sind. Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen können nur erstattet werden, wenn an den schutzbedürftigen Räumen noch kein ausreichender Schallschutz vorhanden ist.

Entschädigungen für passive Lärmschutzmaßnahmen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Sie sind außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabenträger zu regeln. Ein entsprechender Antrag wäre daher nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Verfahren an den Vorhabenträger zu richten. Antragsberechtigt sind nur die Eigentümer der jeweiligen Wohngebäude bzw. Eigentumswohnungen.

Die Einwendung zu Nummer 110 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Es besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz).

### **Zu Einwendungsnummer 111**

Die Einwenderin spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohnort der Einwenderin werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Gebäudes im Bereich der Eigentumswohnung der Einwenderin

Dieses Wohngebäude, zu der die Eigentumswohnung der Einwenderin gehört, befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Verlegung der Grundstückszufahrt sowie Herstellung einer Feuerwehrezufahrt

Zurzeit befindet sich die Überfahrt zum Grundstück Heinrich-Plett-Allee 80-82a an der nordwestlichen Grundstücksseite. An dieser Stelle ist zukünftig eine signalisierte Querungsstelle für Fußgänger vorgesehen, die auch als Zugang zur Haltestelle dient. Da diese zum Einen aus verkehrstechnischen Gründen direkt am Knotenpunkt (Einmündung Delfter Straße) anzuordnen ist und sich zum Anderen direkt daneben (Haus-Nr. 78) eine weitere Grundstückszufahrt befindet, kann die Lage der Querungsstelle nicht verändert werden.

Aufgrund diverser Einwände und Bedenken hinsichtlich der vorgesehenen Verlegung der Grundstückszufahrt wurden seitens des Vorhabenträgers nochmals die planerischen Möglichkeiten der Zufahrtsgestaltung zur Wohnanlage Heinrich-Plett-Allee 80/82 überprüft. Wie im Erörterungstermin zugesagt wurde die Situation auch anlässlich eines Ortstermins erörtert. Im Ergebnis bleibt es bei der Verlegung der Grundstückszufahrt an die südliche Grundstücksseite. Dabei wird die neue Lage der Überfahrt so festgelegt, dass die an der südöstlichen Grundstücksecke vorhandenen privaten Stellplätze direkt angefahren werden können.

Die gewünschte Herstellung der Zufahrt im direkten Anschluss an die Fußgängerfurt, d.h. gegenüber der heutigen Lage nur um ca. 5 m nach Süden verschoben, lässt sich aus zwei Gründen nicht umsetzen. Wesentliches Argument ist das Ergebnis der verkehrstechnischen Prüfung, wonach dann der signalisierte Knotenpunkt nicht mehr ausreichend leistungsfähig wäre. Aber auch aus Gründen

der Verkehrssicherheit war eine derartige Lage abzulehnen. Nur durch die Verlegung der Überfahrt ist die An- und Abfahrt von und auf die Heinrich-Plett-Allee für die Anlieger weiterhin gewährleistet.

Für die Anlieferung von Heizöl, Möbeln etc. können größere Fahrzeuge das Grundstück von der Heinrich-Plett-Allee aus über die neue Überfahrt rückwärts anfahren und in Vorwärtsfahrt wieder verlassen. Ein Wenden auf dem Grundstück ist – wie heute auch – mit großen Lkw nicht möglich.

Weil für Löschfahrzeuge der Feuerwehr ein Befahren von der Heinrich-Plett-Allee in einem 180°-Bogen auf das Grundstück nicht möglich ist, wird an der nördlichen Grundstücksgrenze eine separate Feuerwehrezufahrt eingerichtet. Diese – entsprechend abgesperrte und beschilderte – Feuerwehrezufahrt wird direkt neben der geplanten Fußgängerfurt liegen, so dass für Rettungseinsätze das Befahren des Grundstücks über den Knotenpunkt Heinrich-Plett-Allee/Delfter Straße möglich ist. Das Feuerwehrfahrzeug kann über die neue südliche Überfahrt das Grundstück wieder verlassen.

Planung und Kostentragung der Änderungen erfolgen durch den Vorhabenträger, wie bereits während des Erörterungstermins zugesagt worden ist.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht durch die Verlegung der Grundstückszufahrt bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 112**

Der Einwender spricht sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten grundsätzlich gegen die Maßnahme aus.

Aufgrund des relativ großen Abstandes seines Wohngebäudes zu der geplanten Straßenbahntrasse kann sicher davon ausgegangen werden, dass sowohl während der Baumaßnahmen als auch beim Betrieb der Straßenbahn keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Im Übrigen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 113**

Die Einwender sprechen sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten grundsätzlich gegen die Maßnahme aus.

Aufgrund des relativ großen Abstandes ihres Wohngebäudes zu der geplanten Straßenbahntrasse kann sicher davon ausgegangen werden, dass sowohl während der Baumaßnahmen als auch beim Betrieb der Straßenbahn keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Im Übrigen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 114**

Die Einwender befürchten Beeinträchtigungen sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Den Anwohnerinnen und Anwohnern in der Henstedter Straße wurde im Erörterungstermin eine Beteiligung zugesichert, soweit es dort zum Verlust von Bäumen kommt, die durch Ersatzpflanzungen vor Ort kompensiert werden. Ebenfalls für den Bereich der Henstedter Straße hat der Vorhabenträger zur Absicherung der Bahntrasse die Bereitschaft zur Einzäunung der Gleisanlagen in dem Umfang erklärt, wie sich diese Einzäunung aktuell darstellt (gleichwertiger Ersatz). Hiervon kann abgewichen werden, falls dieses aus sicherheitstechnischen Gründen erforderlich ist. Diese Zusicherungen werden als Auflagen in diesen Beschluss berücksichtigt.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Die Einwender fordern eine Beweissicherung ihres Wohngebäudes.

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt

werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwendung zu Nummer 114 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung).

### **Zu Einwendungsnummer 115**

Die Einwenderin befürchtet starke Beeinträchtigungen durch Bau und Betrieb der Straßenbahn. Sie befürchtet, dass ihr Grundstück nur noch sehr eingeschränkt erreichbar ist, zum Beispiel für Lieferanten, auf die sie angewiesen sei. Außerdem wendet sie sich gegen die vorgesehene Inanspruchnahme von Grundstücksflächen, die zu ihren Grundstücken gehören.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Verkehrswertgutachten, Zusage aus dem Erörterungstermin

Für das Grundstück Kirchhuchtinger Landstraße 99, 101 wurde die Erstellung eines Verkehrswertgutachtens unter Berücksichtigung der Planung noch vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zugesichert. Hintergrund war die Überlegung der Eigentümerin, das gesamte Grundstück KHL 99/101 zu verkaufen. Von Seiten des Vorhabenträgers war zugesagt worden, die Möglichkeit eines Gesamtankaufes sowohl in finanzieller als auch planerischer Hinsicht zu prüfen. Zwischenzeitlich hat sich die Eigentümerin jedoch gegen einen Verkauf ihres Eigentums entschieden. Nach den vorliegenden Informationen hat sie deutlich gemacht, dass sie es derzeit auch ablehnt, dass ein Verkehrswertgutachten für ihr Grundstück erstellt wird. Die vgl. Zusage aus dem Erörterungstermin hat sich mithin erledigt.

#### Erreichbarkeit des Grundstückes

Die Grundstückszufahrt für das Grundstück Kirchhuchtinger Landstraße 99/ 101 liegt im Willakedamm. Zwar rückt der Verkehrsraum weiter vom Haus weg, aber zukünftig müssen immer die Gleise gequert werden, um auf oder vom Grundstück zu gelangen. Diese Querung wird nach Aussage des Vorhabenträgers technisch gesichert. Im Rahmen der Erwiderung hat der Vorhabenträger mitgeteilt, dass das Haltesignal für die Querung der Gleise bei Grundstücksausfahrt unmittelbar vor der Bahnkörperbegrenzung platziert wird. Angesichts der bereits heute beengten Verhältnisse und der Befürchtungen der Eigentümerin hinsichtlich der verschlechterten Erreichbarkeit ihres Grundstückes wurden seitens des Vorhabenträgers Überlegungen zu einer möglichen Verbesserung der An- und Abfahrtssituation angestellt. Im Erwiderungsschreiben wird demzufolge angeboten direkt neben der neuen Zufahrt, zwischen Gehweg und Bahnkörper, auf einen dort geplanten Baum zu verzichten und stattdessen eine Aufstell- und Rangierfläche für Pkw von ca. 4x7 m zu schaffen. Größere Fahrzeuge dagegen, z.B. für die Öllieferung, könnten nach Aussage des Vorhabenträgers nach Wendung am Ende des Willakedamm vom Haltebalken der gegenüberliegenden Fahrbahn aus rückwärts auf das Grundstück fahren.

Insbesondere durch die Ergänzung der Aufstell- und Rangierfläche bewertet die Planfeststellungsbehörde die Änderung der Grundstückszufahrt als noch zumutbar. Die Einschränkungen, die sich bei der An- und Abfahrt durch die erforderliche Gleisquerung ergeben, sind unvermeidbar und werden in ihrem Ausmaß als erträglich bewertet. Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse an der Beibehaltung der aktuellen Zufahrtssituation.

#### Grundstücksinanspruchnahme

Von dem Grundstück Kirchhuchtinger Landstraße (KHL) 99, welches quasi das Gartengrundstück zum Hausgrundstück KHL 101 darstellt, soll auf der zur KHL gelegenen Grundstücksseite ein Streifen von insgesamt ca. 45 qm, von dem Grundstück KHL 101 ein Streifen von insgesamt ca. 29 qm für die geplante Baumaßnahme dauerhaft in Anspruch genommen werden. Neben der Entschädigung für die Grundstücksfläche hat die Eigentümerin auch einen Anspruch auf eine Entschädigung für den wegfallenden Bewuchs in diesem Bereich. Und wie im Erörterungstermin erläutert erfolgen während der Bauzeit ausreichende Sicherheitsmaßnahmen z.B. durch einen Bauzaun.

Dem Eigentum als privatem Belang kommt entsprechend des Gewährleistungsgehaltes von Artikel 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zu.

Eine Überprüfung des vorgesehenen Grunderwerbs hat ergeben, dass zur Bedienung aller Nutzungsansprüche und sicheren Abwicklung aller Verkehre in der Kirchhuchtinger Landstraße beidseitig des besonderen Bahnkörpers einspurige Richtungsfahrbahnen mit einer Breite von 3,50 m für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie beidseitig baulich abgesetzte Rad- und Gehwege in Breiten von 1,60 m und 2,00 m vorgesehen und in diesen Ausmaßen auch erforderlich sind. Bei den festgesetzten Querschnittsbreiten konnte aufgrund der räumlichen Zwangspunktsituation (beengter Verkehrsraum, vorhandener Gebäudebestand) die jeweiligen Mindestbreiten nicht immer eingehalten werden. In Teilbereichen (z.B. Häuserkanten) kommt es zu Unterschreitungen der Mindestbreiten (z.B. KHL 84). Eine weitere Reduzierung ist aus Sicherheitsgründen nicht mehr möglich. Aus der beengten Situation ergibt sich, dass ein Verzicht auf Grunderwerb auf der einen Straßenseite unabdingbar einen Eingriff in den Gebäudebestand auf der anderen Straßenseite nach sich ziehen würde. Mit der vorliegenden Planung ist mithin bereits der geringstmögliche Eingriff in Privateigentum erreicht worden.

Der Grunderwerb lässt sich an dieser Stelle weder vermeiden noch verringern, weil das planerische Ziel nicht auf andere Weise und ohne die Inanspruchnahme von privatem Eigentum oder mit geringerer Eingriffsintensität erreichbar wäre. Die Planung ist mithin unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit in der beantragten Form erfolgt.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Ankauf durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie



ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für die erforderliche Herstellung der Verkehrsanlagen sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist die vorgesehene Grundstücksinanspruchnahme unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Weil der Eingriff in das Eigentum so weit wie möglich minimiert wird, nachvollziehbar aber nicht gänzlich zu vermeiden ist, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

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 erforderlich. Die Eingriffe sind aber auf ein Mindestmaß reduziert. Eine weitere

Minderung ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeiten und bei sachgerechter Abwägung mit anderen Belangen nicht möglich.

### Lärm

Nach den Ergebnissen des Schalltechnischen Gutachtens (Anlage 17) wird im Bereich des Wohngebäudes Kirchhuchtinger Landstraße 101 ausschließlich durch den geplanten Ausbau der Kirchhuchtinger Landstraße dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz ausgelöst. Das heißt, es kommt allein durch das Heranrücken der Fahrbahn an das Wohngebäude ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen in Betracht, nicht aber aufgrund des Neubaus der Straßenbahntrasse.

Es kommt auf den direkt zur Kirchhuchtinger Landstraße (sowohl im Erdgeschoss als auch im 1. Obergeschoss) und direkt zum Willakedamm (nur im Erdgeschoss) gelegenen Hausseiten ein Anspruch auf Objektschutz in Betracht, sofern Schallschutzmaßnahmen notwendig sind. Objektschutzmaßnahmen nach Planfeststellungsbeschluss durch Einbau von Lärmschutzfenstern können nur auf der in der Schalltechnischen Untersuchung angegebenen Hausseite und Etage sowie nur an schutzbedürftigen Räumen gewährt werden. Hierbei handelt es sich um Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Dazu gehören insbesondere Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer sowie Wohnküchen (mind. 12 qm Wohnfläche). Bäder, Toiletten, Treppenhäuser und Abstell- bzw. Lagerräume gehören nicht dazu. Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen können ferner nur erstattet werden, wenn noch kein ausreichender Schallschutz vorhanden ist.

Entschädigungen für passive Lärmschutzmaßnahmen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Sie sind außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabenträger zu regeln. Ein entsprechender Antrag wäre daher nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Verfahren an den Vorhabenträger zu richten. Antragsberechtigt sind nur die Eigentümer der jeweiligen Wohngebäude bzw. Eigentumswohnungen.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht durch zusätzliche Lärmbelastungen betroffen zu sein. Insoweit teilweise „dem Grunde nach“ ein Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht, wird dem Einwand teilweise entsprochen, die darüber hinausgehenden Forderungen werden zurückgewiesen.

### Erschütterung

Aufgrund der Ergebnisse des erschütterungstechnischen Gutachtens (Anlage 18) zu den Einwirkungen auf die Bausubstanz während des Betriebes der Straßenbahn ist

festzustellen, dass Gebäudeschäden unter Berücksichtigung der prognostizierten Werte für alle Wohngebäude entlang der zukünftigen Straßenbahntrasse ausgeschlossen werden können. Im Rahmen des Erörterungstermins wurde diese Auffassung des Gutachters gegenüber den Einwendern noch einmal erläutert und deutlich gemacht. Kein Gebäude befindet sich in einer solchen Lage zur Trasse, dass es im Betrieb der Straßenbahn zu Schäden kommen kann. Da aufgrund von bauzeitlichen Erschütterungen Schäden im Nahbereich nicht gänzlich auszuschließen sind, hat der Antragsteller zugesichert, für die in einem Korridor von 50 m Abstand beidseits der Trasse liegenden Gebäude Beweissicherungsverfahren durchzuführen.

#### Entwässerung, Befürchtung der Vernässung des Grundstückes

Die Betrachtung der detaillierten künftigen Höhensituation erfolgt i.d.R. erst im Rahmen der Ausführungsplanung. In diesem Zuge werden geeignete technische Maßnahmen festgelegt, die eine Vernässung der Privatgrundstücke durch Zuführung von Oberflächenwasser öffentlicher Flächen verhindern.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendungen werden daher insgesamt zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 116**

Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus. Dabei befürchten sie Schäden an ihrem Schwimmbad und den im Garten liegenden Leitungen sowie dem dort befindlichen Aufwuchs inklusive eines Zaunes.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Die Einwender fordern eine Beweissicherung ihres Wohngebäudes und ihres im Garten gelegenen Schwimmbades mit seitlichen Rohrleitungen

Dieses Wohngebäude mit Schwimmbad befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor

und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwender widersprechen einer Beeinträchtigung des Zaunes und des Bewuchses auf ihrem Grundstück

Das Grundstück der Einwender liegt an der BTE-Trasse in einem Bereich, in dem das Gleis gegenüber der jetzigen Lage rund 1,8 m in östlicher Richtung, d.h. weg vom betrachteten Grundstück, verschoben wird. Ein Eingriff ist das Grundstück der Einwender ist weder dauerhaft noch während der Bauausführung erforderlich. Der auf dem Grundstück vorhandene Bewuchs bleibt mithin erhalten.

Die Einwendung zu Nummer 116 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung).

**Zu Einwendungsnummer 117**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 118**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 119**

Der Einwender befürchtet starke Beeinträchtigungen durch Bau und Betrieb der Straßenbahn. Außerdem wendet er sich gegen die Inanspruchnahme von Grundstücksflächen, die zu seiner Eigentumswohnung gehören.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude des Einwenders werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Beweissicherung des Gebäudes im Bereich der Eigentumswohnung des Einwenders

Dieses Wohngebäude, zu der die Eigentumswohnung des Einwenders gehört, befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung

zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Grundstücksinanspruchnahme

Die Inanspruchnahme von Flächen, die zur Eigentumswohnung des Einwenders gehören, also seine Miteigentumsanteile betreffen, sind bereits auf die erforderlichen Mindestmaße reduziert worden. Diese Inanspruchnahme eines Randstreifens zur Heinrich-Plett-Allee in Form von zwei Grünflächen von 84 qm (Flurstück 221/6) und 23 qm (Flurstück 199/4) ist für die Errichtung einer Böschung erforderlich. Im Zuge der Führung der Heinrich-Plett-Allee über die B 75 kommt es zu einem Höhenanstieg in diesem Bereich. Da auf der östlichen Seite der Heinrich-Plett-Allee am Ausbauende des begleitenden Gehweges ein Höhenversatz zu den dahinterliegenden Grundstücken (Flurstücke 221/6 und daneben 199/4) existiert (wie bereits im Bestand), ist dieser Übergangsbereich durch eine neue Böschung anzupassen. Die Errichtung einer Böschung ist grundsätzlich zur besseren Einbindung in das Landschaftsbild zu favorisieren. Aber insbesondere auch aus Kostengründen wird von einer alternativ möglichen baulichen Lösung mittels Herstellung einer Stützmauer abgesehen. Die Kosten der Errichtung einer Stützmauer stehen nicht im Verhältnis zur Errichtung einer Böschung. Überschlägige Kostenberechnungen des Vorhabenträgers haben ergeben, dass die durchschnittlichen Kosten für die Erstellung einer Stützwand mindestens doppelt so hoch sind wie für die Erstellung einer Böschung. Um die Standsicherheit des Dammes gewährleisten zu können, muss unbedingt eine neue Böschungslage erstellt werden und somit ist der Erwerb des Grundstücksstreifens von 84 qm des Flurstückes 221/6 sowie 23 qm des Flurstückes 199/4 zwingend erforderlich. Die Planung ist daher unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit in der beantragten Form erfolgt.

Soweit der Antragsteller hier keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme der privaten Flächen sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz, hier einmal 84 qm sowie einmal 23 qm werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung zu Nummer 119 wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 120**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 121**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 122**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 123**

Die Einwender befürchten Beeinträchtigungen sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwendung zu Nummer 123 wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 124**

Die Einwenderin befürchtet Beeinträchtigungen sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Die Einwenderin fordert eine Beweissicherung des Wohngebäudes, in dem sich ihre Eigentumswohnung befindet.

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen)

und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwendung zu Nummer 124 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung).

#### **Zu Einwendungsnummer 125**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 126**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 127**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 128**

Die Einwender sprechen sich gegen die Inanspruchnahme von Grundstücksflächen aus, die zu ihrer Eigentumswohnung gehören. Die Einwender sprechen sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten grundsätzlich gegen die Maßnahme aus. Sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwender fordern eine Beweissicherung des Wohngebäudes, in dem sich ihre Eigentumswohnung befindet

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die



Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwender sind nicht mit der Inanspruchnahme von Grundstücksflächen einverstanden, die zu ihrer Eigentumswohnung gehören

Die Inanspruchnahme von Flächen, die zur Eigentumswohnung der Einwender gehören, also ihre Miteigentumsanteile betreffen, ist für die Anlage des Geh- und Radweges entlang der BTE-Trasse sowie eines parallel verlaufenden Grünstreifens vorgesehen. Dieser Inanspruchnahme eines Randstreifens zur BTE-Trasse in einer Größenordnung von insgesamt 908 qm haben die Eigentümer widersprochen.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erfüllt eine wichtige Verbindungsfunktion im Stadtteil und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen, um eine durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten. Zur Verbesserung des Stadtbildes und Verschönerung des Wohnumfeldes sollte dieser Weg durchgängig von einem Grünstreifen flankiert werden. Durch eine geeignete Bepflanzung hätte dieser Grünstreifen gleichzeitig als Kompensationsmaßnahme dienen sollen. Für Weg und Grünstreifen sind Teile privater Flurstücke erforderlich. Bezüglich der Flurstücke 5/7 und 4/30 haben die Eigentümergemeinschaften der Grundstücksinanspruchnahme widersprochen, so dass der für die Verwirklichung der Maßnahme nicht zwingend erforderliche Grünstreifen entfällt. Der erforderliche Grunderwerb verringert sich entsprechend von 1.051 qm auf 563 qm auf dem Flurstück 5/7 bzw. von 908 qm auf 454 qm auf Flurstück 4/30. Die Kompensationsmaßnahmen werden an anderer Stelle umgesetzt.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erhält weitestgehend eine Breite von 3,00 m und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen auf einer geeigneten Befestigung. Insofern ist auf diesem Abschnitt die durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge gewährleistet. Die entlang der BTE-Trasse vorgesehenen Lärmschutzwände erhalten eine Höhe von 1,20 m über Schienenoberkante. Für die Errichtung des kombinierten Geh- und Radweges wird Grunderwerb notwendig. Daher befindet sich die Lärmschutzwand dann inklusive des erforderlichen Unterhaltungstreifens auf öffentlichem Grund und eine zusätzlich zu beschränkende Fläche auf dem Flurstück 4/30 ist somit nicht notwendig.

Nach Querung des Platzbereiches in Höhe der Haltestelle Willakedamm, sind beidseitig der Gleistrasse kombinierte Geh- und Radwege mit einer Breite von 3,0 m vorgesehen. Nach Kreuzung der Bahngleise erfolgt sowohl der Anschluss an die vorhandene Wegeverbindung in Richtung Sodenmatt als auch an den entlang der BTE-Trasse geplanten Weg in Richtung „Auf den Kahlken“. Neben dieser neu geschaffenen Verbindung, die eine wichtige Vernetzungsfunktion zwischen den angrenzenden Wohngebieten und dem ÖPNV erfüllt, werden alle bereits vorhandenen Verbindungsfunktionen sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger aufrechterhalten. Die Planung und Herstellung der Verkehrsanlagen erfolgt unter Berücksichtigung der aktuellen Richtlinien barrierefrei sowohl für Blinde und Sehbehinderte als auch für mobilitätseingeschränkte Personen im Sinne des Bremischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BremBGG).

Soweit der Antragsteller hier keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme der privaten Flächen sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die

Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz, hier insgesamt 454 qm Miteigentumsanteil werden für unvermeidlich und angemessen gehalten.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung zu Nummer 128 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung, Reduzierung des erforderlichen Grunderwerbs).

#### **Zu Einwendungsnummer 129**

Der Einwender befürchtet starke Beeinträchtigungen durch Bau und Betrieb der Straßenbahn. Außerdem wendet er sich gegen die Inanspruchnahme von Grundstücksflächen, die zu seiner Eigentumswohnung gehören.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude des Einwenders werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Gebäudes im Bereich der Eigentumswohnung des Einwenders

Dieses Wohngebäude, zu der die Eigentumswohnung des Einwenders gehört, befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Grundstücksinanspruchnahme

Die Inanspruchnahme von Flächen, die zur Eigentumswohnung des Einwenders gehören, also seine Miteigentumsanteile betreffen, sind bereits auf die erforderlichen Mindestmaße reduziert worden. Diese Inanspruchnahme eines Randstreifens zur Heinrich-Plett-Allee in Form von zwei Grünflächen von 84 qm (Flurstück 221/6) und 23 qm (Flurstück 199/4) ist für die Errichtung einer Böschung erforderlich. Im Zuge der Führung der Heinrich-Plett-Allee über die B 75 kommt es zu einem Höhenanstieg in diesem Bereich. Da auf der östlichen Seite der Heinrich-Plett-Allee am Ausbauende des begleitenden Gehweges ein Höhenversatz zu den dahinterliegenden Grundstücken (Flurstücke 221/6 und daneben 199/4) existiert (wie bereits im Bestand), ist dieser Übergangsbereich durch eine neue Böschung anzupassen. Die Errichtung einer Böschung ist grundsätzlich zur besseren Einbindung in das Landschaftsbild zu favorisieren. Aber insbesondere auch aus Kostengründen wird von einer alternativ möglichen baulichen Lösung mittels Herstellung einer Stützmauer abgesehen. Die Kosten der Errichtung einer Stützmauer stehen nicht im Verhältnis zur Errichtung einer Böschung. Überschlägige Kostenberechnungen des Vorhabenträgers haben ergeben, dass die durchschnittlichen Kosten für die Erstellung einer Stützwand mindestens doppelt so hoch sind wie für die Erstellung einer Böschung. Um die Standsicherheit des Dammes gewährleisten zu können, muss unbedingt eine neue Böschungslage erstellt werden und somit ist der Erwerb des Grundstücksstreifens von 84 qm des Flurstückes 221/6 sowie 23 qm des Flurstückes 199/4 zwingend erforderlich. Die Planung ist daher unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit in der beantragten Form erfolgt.

Soweit der Antragsteller hier keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme der privaten Flächen sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss

enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz, hier einmal 84 qm sowie einmal 23 qm werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung zu Nummer 129 wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 130**

Diese Einwendung wurde zurückgezogen.

#### **Zu Einwendungsnummer 131**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 132**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 133**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 134**

Die Einwander befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwender befürchten Störungen durch nächtlich verkehrende Güterzüge

Die Strecke der BTE wird derzeit nur von wenigen sporadisch verkehrenden Güterzügen der BTE und den Museumszügen der Kleinbahnfreunde Leeste befahren. Eine Änderung dieser Situation zeichnet sich derzeit nicht ab. Allerdings werden die Güterzüge der BTE aus betrieblichen Gründen dann nur noch in den Schwachverkehrszeiten verkehren können. Durch die technische Sicherung der Bahnübergänge wird aber die heutige Form der akustischen Signalgebung durch das Pfeifsignal der Triebfahrzeuge an den Bahnübergängen nicht mehr erforderlich sein. Insgesamt ist daher nicht von einer relevanten Störungsgefahr auszugehen.

Die Einwender tragen vor, dass sie eine Vernässung ihres Grundstückes aufgrund der Inanspruchnahme des Grabens am Ende des Grundstückes befürchten.

Im Rahmen des Erörterungstermines erläuterte der Vorhabenträger, dass die dort geplante Lärmschutzwand voraussichtlich mittig im jetzigen Graben liegen werde. Sie wird am Böschungsfußpunkt auf Bahngelände gegründet. Daher muss der vorhandene Aufwuchs entfernt werden. Innerhalb der Bahnanlagen wird der gesamte Querschnitt neu profiliert, und das Regenwasser wird über diese gesamte Fläche der Bahnanlage zum Versickern gebracht. Der Graben wird bahnseits bis zur Lärmschutzwand verfüllt. Auf Privatgrund verbleibt der Graben soweit vorhanden und wird ggf. wieder hergerichtet. Auf Rückfrage sicherte der Vorhabenträger während des Erörterungstermins verbindlich zu, dass die Entwässerungssituation der anliegenden Grundstücke über den noch verbleibenden hälftigen Graben sichergestellt bleibe. Gegebenenfalls würde der Graben entsprechend hergerichtet. Diese Zusicherung wird als Auflage in diesem Beschluss berücksichtigt. Ferner sei gewährleistet, dass eine Absicherung des Grundstückes der Einwender zur späteren Baustelle schon zum Schutz der Baustelle auf jeden Fall erfolgen werde.

Die Einwender fordern eine Beweissicherung ihres Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt

werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Die Einwender lehnen eine Inanspruchnahme ihres Grundstückes ab

Zur Unterhaltung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Lärmschutzwände ist jeweils ein 1 m breiter Unterhaltungstreifen entlang der Lärmschutzwand auf der Trassen abgewandten Seite erforderlich. Dieser Unterhaltungstreifen tangiert auch das Grundstück der Einwender. Entsprechend Grunderwerbsplan (Anlage 14) sowie Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) ist ein Streifen von ca. 9 qm dauerhaft zu beschränken. Grundbuchlich abgesichert soll der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn das Recht eingeräumt werden, die in den Plänen als dauernd zu beschränkende Fläche für Prüfungen und Besichtigungen der Lärmschutzwand zu betreten, für den Aufbau, die Instandhaltung, die Pflege- und Reinigungsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen sowie das Grundstück zu diesen Zwecken jederzeit zu betreten. Der belastete Grundstücksteil ist daher von jeglicher Bebauung bzw. Bewuchs freizuhalten. Der Vorhabenträger verpflichtet sich im Gegenzug, den Eigentümern die Schäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen, die durch die Benutzung des Grundstücks entstehen.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für den erforderlichen Unterhaltungstreifen der Lärmschutzwand sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Eine dauerhafte Beschränkung ist ausreichend, um die Unterhaltung der Lärmschutzwand sicherstellen zu können. Weil eine dauerhafte Beschränkung gegenüber der Enteignung der geringere Eingriff in das Eigentum darstellt, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein. Die Einwendung zu Nummer 134 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung).



### **Zu Einwendungsnummer 135**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 136**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 137**

Die Einwenderin trägt vor, dass die Inanspruchnahme von Flächen ihres Gewerbegrundstückes keine wirtschaftliche Nutzung des Restgrundstückes mehr ermögliche. Sie fordert, die Überplanung für den Bereich des Huchtinger Dorfplatzes durch einen Bebauungsplan solle in das Planfeststellungsverfahren einbezogen werden und ihr neue Nutzungsmöglichkeiten für ihr Grundstück ermöglichen.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

### **Beweissicherung des Gebäudes Kirchhuchtinger Landstraße 66**

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

### **Grundstücksinanspruchnahme**

Von der Planung der Straßenbahnverlängerung betroffen sind die Flurstücke 107/3 und 108/3. Während sich das Flurstück 107/3 im Eigentum der Einwenderin befindet, gehört das Flurstück 108/3 zu gleichen Teil der vg. Eigentümerin und der Stadtgemeinde Bremen. Von dem Flurstück 107/3 werden 49 qm benötigt, von dem Flurstück 108/3 sollen 11 qm in Anspruch genommen werden.

Dem Eigentum als privatem Belang kommt entsprechend des Gewährleistungsgehaltes von Artikel 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zu.

Eine Überprüfung des vorgesehenen Grunderwerbs hat ergeben, dass zur Bedienung aller Nutzungsansprüche und sicheren Abwicklung aller Verkehre in der

Kirchhuchtinger Landstraße beidseitig des besonderen Bahnkörpers einspurige Richtungsfahrbahnen mit einer Breite von 3,50 m für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie beidseitig baulich abgesetzte Rad- und Gehwege in Breiten von 1,60 m und 2,00 m vorgesehen und in diesen Ausmaßen auch erforderlich sind. Bei den festgesetzten Querschnittsbreiten konnte aufgrund der räumlichen Zwangspunktsituation (beengter Verkehrsraum, vorhandener Gebäudebestand) die jeweiligen Mindestbreiten nicht immer eingehalten werden. Möglichkeiten, zusätzlich den ruhenden Verkehr entlang des Straßenraums unterzubringen, bestehen aufgrund der beengten Straßenraumverhältnisse nicht. Die Aufnahme von wünschenswertem Straßenbegleitgrün ist, bedingt durch den eingeschränkten Straßenquerschnitt, ebenfalls nicht realisierbar. Eine weitere Reduzierung ist aus Sicherheitsgründen nicht mehr möglich. Aus der beengten Situation ergibt sich, dass ein Verzicht auf Grunderwerb auf der einen Straßenseite unabdingbar einen Eingriff in den Gebäudebestand auf der anderen Straßenseite nach sich ziehen würde. Mit der vorliegenden Planung ist mithin bereits der geringstmögliche Eingriff in Privateigentum erreicht worden.

Für den Einschleifbereich KHL / Werner-Lampe-Straße ist mit einem Trassierungsbogen von  $r=30$  m geplant worden. In diesem Kreuzungsbereich Kirchhuchtinger Landstraße / Werner-Lampe-Straße ist dabei zu berücksichtigen, dass hier auch Bus-Linien fahren. Bei Bussen werden die überstrichenen Flächen bei kleiner werdenden Radien größer, weil bei Lenkvorgängen von Fahrzeugen die Achsen hinter der Lenkachse aus der eigentlichen Fahrspur laufen. Die Achsen verfolgen somit nicht denselben Weg, sodass für eine Kurvenfahrt eine größere Fläche überstrichen wird, als es der Spurstand vorgibt. Die Breite und Größe der überstrichenen Fläche hängt dabei u.a. von mehreren Faktoren ab: Je enger eine Kurve gefahren wird (kleinerer Kurvenradius), desto breiter ist die überstrichene Fläche. Je länger ein Fahrzeug ist, desto größer ist die überstrichene Fläche. Je nachdem, wo die Achsen im Verhältnis zur Fahrzeuglänge liegen, wird entweder eine größere Fläche zur Kurveninnenseite oder zur Kurvenaußenseite überstrichen. Auch die Anzahl der gelenkten oder drehbaren Achsen spielt eine maßgebende Rolle.

Daher würde eine Minimierung auf den Mindestradius von 25 m keine Flächenreduzierung, bezogen auf den erforderlichen Grunderwerb, hervorrufen. Ggf. könnte sich die benötigte Fläche sogar erhöhen.

Der Radius der Straßenführung und der Nebenanlagen ist dann an die Vorgaben der Gleisführung geknüpft.

Um - in Umsetzung des Bremischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BremBGG) - Benachteiligungen für mobilitätseingeschränkte Menschen bei der Benutzung von Straßen zu beseitigen, sind bei Neubauten sowie großen Um- oder Erweiterungsbauten die allgemein anerkannten Regeln der Technik zur Herstellung von Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Im Knotenpunkt ist eine gesicherte, signalisierte Überquerungsstelle erforderlich. Um zu vermeiden, dass insbesondere sehbehinderte Fußgänger unbeabsichtigt auf angrenzende Radwegfurten oder in die Gleiszone gelangen können, ist die Standfläche für wartende Passanten, sowie für Rollstuhlfahrer, an den Signalmaststandorten bemessen. Eine weitere Reduzierung der Flächen ist mithin nicht möglich.

Der Grunderwerb lässt sich an dieser Stelle weder vermeiden noch verringern, weil das planerische Ziel nicht auf andere Weise und ohne die Inanspruchnahme von privatem Eigentum oder mit geringerer Eingriffsintensität erreichbar wäre. Die Planung ist mithin unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit in der beantragten Form erfolgt.

Nach Aktenlage, Stellungnahme des Vorhabenträgers und einer Ortsbesichtigung kommt die Planfeststellungsbehörde zu der Einschätzung, dass eine wirtschaftliche Nutzung des verbleibenden Grundstückes weiterhin möglich ist. Insoweit besteht jedenfalls kein Anspruch auf Ankauf des gesamten Grundstückes. Inwieweit die verkleinerte Außenfläche eventuell zu Erschwernissen in der Vermarktung führen könnte, ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden, sondern bleibt den nachfolgenden Entschädigungsverhandlungen vorbehalten.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Ankauf durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in

monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für die erforderliche Herstellung der Verkehrsanlagen sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist die vorgesehene Grundstücksinanspruchnahme unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Weil der Eingriff in das Eigentum so weit wie möglich minimiert wird, nachvollziehbar aber nicht gänzlich zu vermeiden ist, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

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

erforderlich. Die Eingriffe sind aber auf ein Mindestmaß reduziert. Eine weitere Minderung ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeiten und bei sachgerechter Abwägung mit anderen Belangen nicht möglich.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung wird daher insgesamt zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 138**

Der Einwender bemängelt eine fehlende Lärmschutzwand hinter den Grundstücken Bredaer Straße 70 bis 84 und wendet sich gegen einen öffentlichen Weg von der Heinrich-Plett-Allee zum Neuen Damm.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen wird im Bereich der Wohngebäude Bredaer Straße Nr. 70-84 weder durch den Neubau der Straßenbahn noch durch den Ausbau der Heinrich-Plett-Allee ein Anspruch auf Lärmschutz gem. 16. BImSchV ausgelöst, da die maßgebenden Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes Bredaer Straße 74

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Der angesprochene Lückenschluss zwischen den Lärmschutzwänden erfolgt unter Berücksichtigung der städtebaulichen Belange. Damit wird dem Eindruck der Zergliederung bzw. Zerschneidung entgegengewirkt.

Der geplante Weg an der rückwärtigen Grenze der Grundstücke Bredaer Straße 78 - 84 dient der Aufrechterhaltung der bereits heute vorhandenen Wegebeziehung

zwischen Scheveninger Straße und Neuer Damm und wurde aufgrund der Anregungen aus den Bürgerforen in der Planung berücksichtigt. Zusätzliche Bäume müssen hierfür nicht gefällt werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 139**

Der Rechtsanwalt der Einwender trägt vor, dass die Einwender sich gegen die Inanspruchnahme von Grundstücksflächen wenden, die zu ihren Eigentumswohnungen gehören. Die Einwender sprechen sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten grundsätzlich gegen die Maßnahme aus. Sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Durch die geplante 1,2 m hohe Lärmschutzwand werden die Schienenverkehrslärmimmissionen von der künftigen Straßenbahntrasse wirkungsvoll verringert, so dass die maßgebenden Immissionsgrenzwerte fast überall an den Wohngebäuden sowie fast im gesamten Außenwohnbereich (Balkon, Terrasse) der Wohngebäude, in dem sich die Eigentumswohnungen der Einwender befinden, unterschritten werden. Ein Anspruch auf passiven Lärmschutz kommt nur an dem Wohngebäude Auf den Kahlken 16 und 18 und dort lediglich auf der Ostseite im 2. Obergeschoss der Hausnummer 18 sowie im 3. und 4. Obergeschoss (OG) der Hausnummer 16 und außerdem auf der Südseite auf der der Trasse nächstgelegenen Gebäudeseite im 1. bis 4. Obergeschoss sowie auf dem zur Hausnummer 16 gelegenen Bereich im 3. und 4. OG in Betracht, weil dort die Nachtgrenzwerte geringfügig überschritten werden. Es kommt auf diesen Hausseiten ein Anspruch auf Objektschutz in Betracht, sofern Schallschutzmaßnahmen notwendig sind. Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen können nur erstattet werden, wenn an den schutzbedürftigen Räumen noch kein ausreichender Schallschutz vorhanden ist.

Auf einer Hausseite kommt darüber hinaus eine Außenwohnbereichsentschädigung (Balkone in Höhe von 6,9 m und 9,7 m vorbehaltlich örtlicher Überprüfung wohl 2. und 3. OG) in Betracht.

Entschädigungen für passive Lärmschutzmaßnahmen sowie betroffene Außenwohnbereiche sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Sie sind außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabenträger zu regeln. Ein entsprechender Antrag wäre daher nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens in einem

gesonderten Verfahren an den Vorhabenträger zu richten. Antragsberechtigt sind nur die Eigentümer der jeweiligen Wohnungen.

Die Einwander fordern eine Beweissicherung ihres Wohngebäudes.

Die Wohngebäude befinden sich auf Grund ihrer Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und werden einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwander sind nicht mit der Inanspruchnahme von Grundstücksflächen einverstanden, die zu ihrer Eigentumswohnung gehören

Die Inanspruchnahme von Flächen, die zur Eigentumswohnung der Einwander gehören, also ihre Miteigentumsanteile betreffen, ist für die Anlage des Geh- und Radweges entlang der BTE-Trasse sowie eines parallel verlaufenden Grünstreifens vorgesehen. Dieser Inanspruchnahme eines Randstreifens zur BTE-Trasse in einer Größenordnung von insgesamt 1051 qm haben die Eigentümer widersprochen.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erfüllt eine wichtige Verbindungsfunktion im Stadtteil und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen, um eine durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten. Zur Verbesserung des Stadtbildes und Verschönerung des Wohnumfeldes sollte dieser Weg durchgängig von einem Grünstreifen flankiert werden. Durch eine geeignete Bepflanzung hätte dieser Grünstreifen gleichzeitig als Kompensationsmaßnahme dienen sollen. Für Weg und Grünstreifen sind Teile privater Flurstücke erforderlich. Bezüglich der Flurstücke 5/7 und 4/30 haben die Eigentümergemeinschaften der Grundstücksinanspruchnahme widersprochen, so dass der für die Verwirklichung der Maßnahme nicht zwingend erforderliche Grünstreifen entfällt. Der erforderliche Grunderwerb verringert sich entsprechend von 1.051 qm auf 563 qm auf dem Flurstück 5/7 bzw. von 908 qm auf 454 qm auf Flurstück 4/30. Die Kompensationsmaßnahmen werden an anderer Stelle umgesetzt.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erhält weitestgehend eine Breite von 3,00 m und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen auf einer geeigneten Befestigung. Insofern ist auf diesem Abschnitt die durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge gewährleistet. Die entlang der BTE-Trasse

vorgesehenen Lärmschutzwände erhalten eine Höhe von 1,20 m über Schienenoberkante. Für die Errichtung des kombinierten Geh- und Radweges wird Grunderwerb notwendig. Daher befindet sich die Lärmschutzwand dann inklusive des erforderlichen Unterhaltungstreifens auf öffentlichem Grund und eine zusätzlich zu beschränkende Fläche auf den Flurstücken 4/30 bzw. 5/7 ist somit nicht notwendig.

Nach Querung des Platzbereiches in Höhe der Haltestelle Willakedamm, sind beidseitig der Gleistrasse kombinierte Geh- und Radwege mit einer Breite von 3,0 m vorgesehen. Nach Kreuzung der Bahngleise erfolgt sowohl der Anschluss an die vorhandene Wegeverbindung in Richtung Sodenmatt als auch an den entlang der BTE-Trasse geplanten Weg in Richtung „Auf den Kahlken“. Neben dieser neu geschaffenen Verbindung, die eine wichtige Vernetzungsfunktion zwischen den angrenzenden Wohngebieten und dem ÖPNV erfüllt, werden alle bereits vorhandenen Verbindungsfunktionen sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger aufrechterhalten. Die Planung und Herstellung der Verkehrsanlagen erfolgt unter Berücksichtigung der aktuellen Richtlinien barrierefrei sowohl für Blinde und Sehbehinderte als auch für mobilitätseingeschränkte Personen im Sinne des Bremischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BremBGG).

Soweit der Antragsteller hier keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme der privaten Flächen sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.



Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz, hier insgesamt 563 qm Miteigentumsanteil werden für unvermeidlich und angemessen gehalten.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung zu Nummer 139 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung, teilweise besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz, Reduzierung des erforderlichen Grunderwerbs).

#### **Zu Einwendungsnummer 140**

Die Einwender befürchten Beeinträchtigungen sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Den Anwohnerinnen und Anwohnern in der Henstedter Straße wurde im Erörterungstermin eine Beteiligung zugesichert, soweit es dort zum Verlust von Bäumen kommt, die durch Ersatzpflanzungen vor Ort kompensiert werden. Ebenfalls für den Bereich der Henstedter Straße hat der Vorhabenträger zur Absicherung der Bahntrasse die Bereitschaft zur Einzäunung der Gleisanlagen in dem Umfang erklärt, wie sich diese Einzäunung aktuell darstellt (gleichwertiger Ersatz). Hiervon kann abgewichen werden, falls dieses aus sicherheitstechnischen Gründen erforderlich ist. Diese Zusicherungen werden als Auflagen in diesen Beschluss berücksichtigt.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Die Einwender fordern eine Beweissicherung ihres Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwendung zu Nummer 140 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung).

#### **Zu Einwendungsnummer 141**

Der Einwender befürchtet Beeinträchtigungen durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude des Einwenders werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Inanspruchnahme des Grundstückes

Zur Unterhaltung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Lärmschutzwände ist jeweils ein 1 m breiter Unterhaltungstreifen entlang der Lärmschutzwand auf der Trassen abgewandten Seite erforderlich. Dieser Unterhaltungstreifen tangiert auch das Grundstück des Einwenders. Entsprechend Grunderwerbsplan (Anlage 14) sowie Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) ist ein Streifen von ca. 11 qm dauerhaft zu beschränken. Grundbuchlich abgesichert soll der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn das Recht eingeräumt werden, die in den Plänen als dauernd zu beschränkende Fläche für Prüfungen und Besichtigungen der Lärmschutzwand zu betreten, für den Aufbau, die Instandhaltung, die Pflege- und Reinigungsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen sowie das Grundstück zu diesen Zwecken jederzeit zu betreten. Der belastete Grundstücksteil ist daher von jeglicher Bebauung bzw. Bewuchs freizuhalten. Der Vorhabenträger verpflichtet sich im Gegenzug, den Eigentümern die Schäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen, die durch die Benutzung des Grundstücks entstehen.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für den erforderlichen Unterhaltungstreifen der Lärmschutzwand sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach

Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Eine dauerhafte Beschränkung ist ausreichend, um die Unterhaltung der Lärmschutzwand sicherstellen zu können. Weil eine dauerhafte Beschränkung gegenüber der Enteignung der geringere Eingriff in das Eigentum darstellt, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung zu Nummer 141 wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 142**

Der Einwender bemängelt eine fehlende Lärmschutzwand hinter den Grundstücken Bredaer Straße 70 bis 84 und wendet sich gegen einen öffentlichen Weg von der Heinrich-Plett-Allee zum Neuen Damm.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Lärmschutz

Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen wird im Bereich der Wohngebäude Bredaer Straße Nr. 70-84 weder durch den Neubau der Straßenbahn noch durch den Ausbau der Heinrich-Plett-Allee ein Anspruch auf Lärmschutz gem. 16. BImSchV ausgelöst, da die maßgebenden Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

Der angesprochene Lückenschluss zwischen den Lärmschutzwänden erfolgt unter Berücksichtigung der städtebaulichen Belange. Damit wird dem Eindruck der Zergliederung bzw. Zerschneidung entgegengewirkt.

Der geplante Weg an der rückwärtigen Grenze der Grundstücke Bredaer Straße 78 - 84 dient der Aufrechterhaltung der bereits heute vorhandenen Wegebeziehung zwischen Scheveninger Straße und Neuer Damm und wurde aufgrund der Anregungen aus den Bürgerforen in der Planung berücksichtigt. Zusätzliche Bäume müssen hierfür nicht gefällt werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 143**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 144**

Die Einwenderin bemängelt eine fehlende Lärmschutzwand hinter den Grundstücken Bredaer Straße 70 bis 84 und wendet sich gegen einen öffentlichen Weg von der Heinrich-Plett-Allee zum Neuen Damm.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Lärmschutz

Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen wird im Bereich der Wohngebäude Bredaer Straße Nr. 70-84 weder durch den Neubau der Straßenbahn noch durch den Ausbau der Heinrich-Plett-Allee ein Anspruch auf Lärmschutz gem. 16. BImSchV ausgelöst, da die maßgebenden Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

Der angesprochene Lückenschluss zwischen den Lärmschutzwänden erfolgt unter Berücksichtigung der städtebaulichen Belange. Damit wird dem Eindruck der Zergliederung bzw. Zerschneidung entgegengewirkt.

Der geplante Weg an der rückwärtigen Grenze der Grundstücke Bredaer Straße 78 - 84 dient der Aufrechterhaltung der bereits heute vorhandenen Wegebeziehung zwischen Scheveninger Straße und Neuer Damm und wurde aufgrund der Anregungen aus den Bürgerforen in der Planung berücksichtigt. Zusätzliche Bäume müssen hierfür nicht gefällt werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 145**

Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus. Sie haben zudem Bedenken bezüglich der verkehrlichen Erschließung ihrer Wohnanlage.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohnort der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Hinsichtlich der verkehrlichen Erschließung hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung nachvollziehbar dargelegt, dass es durch den Bau der Straßenbahn zu keiner Verschlechterung der Erschließungsqualität des Wohneigentums der Einwender kommen wird.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 146**

Der Einwender befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude des Einwenders werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der

Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Der Einwender befürchtet Störungen durch Geräusche von Signalen

Die akustischen Signalgeber an den Bahnübergängen werden so eingestellt werden, dass das Signal nur im betroffenen Gefahrenbereich gehört werden. Außerdem kann die Lautstärke zeitabhängig geregelt werden. Es ist daher nicht davon auszugehen, dass es zu den befürchteten Störungen durch Geräusche von Signalen kommen wird.

#### Der Einwender befürchtet Störungen durch nächtlich verkehrende Güterzüge

Die Strecke der BTE wird derzeit nur von wenigen sporadisch verkehrenden Güterzügen der BTE und den Museumszügen der Kleinbahnfreunde Leeste befahren. Eine Änderung dieser Situation zeichnet sich derzeit nicht ab. Allerdings werden die Güterzüge der BTE aus betrieblichen Gründen dann nur noch in den Schwachverkehrszeiten verkehren können. Durch die technische Sicherung der Bahnübergänge wird aber die heutige Form der akustischen Signalgebung durch das Pfeifsignal der Triebfahrzeuge an den Bahnübergängen nicht mehr erforderlich sein. Insgesamt ist daher nicht von einer relevanten Störungsgefahr auszugehen.

Die Einwendung zu Nummer 146 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung).

### **Zu Einwendungsnummer 147**

Die Einwender befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Die Einwender befürchten Störungen durch nächtlich verkehrende Güterzüge

Die Strecke der BTE wird derzeit nur von wenigen sporadisch verkehrenden Güterzügen der BTE und den Museumszügen der Kleinbahnfreunde Leeste befahren. Eine Änderung dieser Situation zeichnet sich derzeit nicht ab. Allerdings werden die Güterzüge der BTE aus betrieblichen Gründen dann nur noch in den Schwachverkehrszeiten verkehren können. Durch die technische Sicherung der Bahnübergänge wird aber die heutige Form der akustischen Signalgebung durch das



Pfeifsignal der Triebfahrzeuge an den Bahnübergängen nicht mehr erforderlich sein. Insgesamt ist daher nicht von einer relevanten Störungsgefahr auszugehen.

#### Die Einwender befürchten Störungen durch Geräusche von Signalen

Die akustischen Signalgeber an den Bahnübergängen werden so eingestellt werden, dass das Signal nur im betroffenen Gefahrenbereich gehört werden. Außerdem kann die Lautstärke zeitabhängig geregelt werden. Es ist daher nicht davon auszugehen, dass es zu den befürchteten Störungen durch Geräusche von Signalen kommen wird.

#### Die Einwender tragen vor, dass sie eine Vernässung ihres Grundstückes aufgrund der Inanspruchnahme des Grabens am Ende des Grundstückes befürchten

Im Rahmen des Erörterungstermines erläuterte der Vorhabenträger, dass die dort geplante Lärmschutzwand voraussichtlich mittig im jetzigen Graben liegen werde. Sie wird am Böschungfußpunkt auf Bahngelände gegründet. Daher muss der vorhandene Aufwuchs entfernt werden. Innerhalb der Bahnanlagen wird der gesamte Querschnitt neu profiliert, und das Regenwasser wird über diese gesamte Fläche der Bahnanlage zum Versickern gebracht. Der Graben wird bahnseits bis zur Lärmschutzwand verfüllt. Auf Privatgrund verbleibt der Graben soweit vorhanden und wird ggf. wieder hergerichtet. Auf Rückfrage sicherte der Vorhabenträger während des Erörterungstermins verbindlich zu, dass die Entwässerungssituation der anliegenden Grundstücke über den noch verbleibenden hälftigen Graben sichergestellt bleibe. Gegebenenfalls würde der Graben entsprechend hergerichtet. Diese Zusicherung wird als Auflage in diesem Beschluss berücksichtigt. Ferner sei gewährleistet, dass eine Absicherung des Grundstückes der Einwender zur späteren Baustelle schon zum Schutz der Baustelle auf jeden Fall erfolgen werde.

#### Die Einwender fordern eine Beweissicherung ihres Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Die Einwender lehnen eine Inanspruchnahme ihres Grundstückes ab

Zur Unterhaltung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Lärmschutzwände ist jeweils ein 1 m breiter Unterhaltungstreifen entlang der Lärmschutzwand auf der Trassen abgewandten Seite erforderlich. Dieser Unterhaltungstreifen tangiert auch das Grundstück der Einwander. Entsprechend Grunderwerbsplan (Anlage 14) sowie Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) ist ein Streifen von ca. 13 qm dauerhaft zu beschränken. Grundbuchlich abgesichert soll der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn das Recht eingeräumt werden, die in den Plänen als dauernd zu beschränkende Fläche für Prüfungen und Besichtigungen der Lärmschutzwand zu betreten, für den Aufbau, die Instandhaltung, die Pflege- und Reinigungsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen sowie das Grundstück zu diesen Zwecken jederzeit zu betreten. Der belastete Grundstücksteil ist daher von jeglicher Bebauung bzw. Bewuchs freizuhalten. Der Vorhabenträger verpflichtet sich im Gegenzug, den Eigentümern die Schäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen, die durch die Benutzung des Grundstücks entstehen.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für den erforderlichen Unterhaltungstreifen der Lärmschutzwand sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach

Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Eine dauerhafte Beschränkung ist ausreichend, um die Unterhaltung der Lärmschutzwand sicherstellen zu können. Weil eine dauerhafte Beschränkung gegenüber der Enteignung der geringere Eingriff in das Eigentum darstellt, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein. Die Einwendung zu Nummer 147 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung).

### **Zu Einwendungsnummer 148**

Der Einwender befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn. Er wendet sich gegen die Inanspruchnahme des Miteigentumsanteils seiner Eigentumswohnung.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude des Einwenders werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Der Einwender ist nicht mit der Inanspruchnahme von Grundstücksflächen einverstanden, die zu seiner Eigentumswohnung gehören

Der Einwender hat der Inanspruchnahme eines Randstreifens entlang der Heinrich-Plett-Allee und entlang der Löwener Straße, die zur Eigentumswohnung des Einwenders gehören, also seinen Miteigentumsanteil am Flurstück 99/21 betreffen, widersprochen.

Eine Überprüfung des vorgesehenen Grunderwerbs hat ergeben, dass zur Bedienung aller Nutzungsansprüche und sicheren Abwicklung aller Verkehre in der Heinrich-Plett-Allee die vorgesehenen Verkehrsflächen in den geplanten Ausmaßen auch erforderlich sind. Bei den festgesetzten Querschnittsbreiten konnten aufgrund der räumlichen Zwangspunktsituation (beengter Verkehrsraum) die jeweiligen Mindestbreiten nicht immer eingehalten werden. Eine weitere Reduzierung ist aus Sicherheitsgründen nicht mehr möglich. Mit der vorliegenden Planung ist mithin bereits der geringstmögliche Eingriff in Privateigentum erreicht worden.

Im Einmündungsbereich zur Huchtinger Heerstraße ist die Wendeschleife geplant. Innerhalb dieser Wendeschleife werden die Kraftfahrzeuge über einen Kreisverkehr geführt. Aufgrund der räumlichen Zwangspunktsituation (beengter Verkehrsraum, vorhandener Gebäudebestand) kommen hier für alle Verkehrsteilnehmer die Mindestmaße zur Anwendung. Der geplante Gehweg kann nur teilweise in der Regelbreite von 2,50 m hergestellt werden, überwiegend sind lediglich 2 m vorgesehen. Dabei wurde die Ausstiegsseite der Endhaltestelle Brüsseler Straße in der Breite etwas reduziert, um eine weitere Einengung des Gehweges in diesem Bereich vermeiden zu können. Der bauliche Radweg ist ebenfalls auf das Mindestmaß von 1,60 m angelegt. Die Kreisfahrbahn erhält eine Breite von 6 m zuzüglich 2 m im Innenbereich als aufgepflasterter Lkw-Streifen. Die Überfahrten zu den Grundstücken Huchtinger Heerstraße 145 und 145A führen zukünftig von der Kreisfahrbahn über den Bahnkörper der Wendeschleife. Dabei ist eine technische

Sicherung dieser Überfahrten aufgrund der geringen Geschwindigkeiten der Straßenbahnfahrzeuge und der guten Sichtbeziehungen nicht erforderlich. Die Höhenunterschiede zwischen Bahnkörper und den Grundstücken sind durch grundstücksseitige Anrampungen zu überbrücken. Seitlich der Überfahrten werden an den den Gleisen zugewandten Grenzen der Grundstücke Stützmauern erforderlich, die auf öffentlichem Grund hergestellt werden.

Als wichtigste Maßnahme zur Minimierung der erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen aber wird die Straßenbahn in einem unterhalb des Mindestradius liegenden Bogen geführt, um einen Eingriff in den Gebäudebestand vermeiden zu können. Es ist an dieser Stelle mit einem Trassierungsbogen von nur  $r=23,5$  m geplant worden, weil dies die besonderen Gegebenheiten einer Wendeschleife erlauben. Dies sind einerseits die besonders geringen Geschwindigkeiten, die hier gefahren werden, und andererseits das relativ geringe Gewicht der Straßenbahn bei der Schleifendurchfahrt, weil die Fahrgäste die Straßenbahn zuvor an der Endhaltestelle bereits verlassen haben. Dem deutlich höheren Materialverschleiß enger Kurvenradien kann außerdem im Bereich einer Wendeschleife baulich entgegengewirkt werden.

Eine planerische Alternative zur Vermeidung bzw. Eingriffsminimierung in das vorliegende private Eigentum im Bereich der Heinrich-Plett-Allee ist somit nicht zu erkennen.

Anders zu beurteilen ist der vorgesehene Grunderwerb im Bereich der Löwener Straße.

Im Rahmen der Überarbeitung und Planungsoptimierung wurden im Bereich der Löwener Straße zusätzliche Parkplätze gefordert. Die Anlage dieser Parkplätze wäre nur unter Inanspruchnahme von privaten Flächen möglich. Weil dieser Inanspruchnahme von Seiten einiger Eigentümer widersprochen wurde und diese 14 Parkplätze zwar wünschenswert, aber nicht zwingend erforderlich sind, musste die Planung geändert werden. Diese zusätzlichen Parkplätze entfallen.

Der verbleibende, erforderliche Grunderwerb konnte durch eine leichte Verschiebung des dort vorgesehenen Personal-WC weiter reduziert werden, statt 565 qm werden noch 334 qm des Flurstückes 99/21 benötigt.

Der Grunderwerb lässt sich an dieser Stelle weder vermeiden noch weiter verringern, weil das planerische Ziel nicht auf andere Weise und ohne die Inanspruchnahme von privatem Eigentum oder mit geringerer Eingriffsintensität erreichbar wäre. Die Planung ist mithin unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit in der beantragten Form erfolgt.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Ankauf durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für die erforderliche Herstellung der Verkehrsanlagen sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist die vorgesehene Grundstücksinanspruchnahme unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird

durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Weil der Eingriff in das Eigentum so weit wie möglich minimiert wird, nachvollziehbar aber nicht gänzlich zu vermeiden ist, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

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 erforderlich. Die Eingriffe sind aber auf ein Mindestmaß reduziert. Eine weitere Minderung ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeiten und bei sachgerechter Abwägung mit anderen Belangen nicht möglich.

Die Einwendung wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Verringerung des vorgesehenen Grunderwerbs).

#### **Zu Einwendungsnummer 149**

Der Einwender befürchtet Beeinträchtigungen sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude des Einwenders werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Erforderliche Regulierungsarbeiten sollen zu Lasten des Vorhabenträgers gehen

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne

das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden. Demensprechend hat der Vorhabenträger die alle erforderlichen Kosten für die Planung und Ausführung der notwendigen Änderungen bei der Zufahrt und ggf. Folgemaßnahmen auf dem Grundstück zu tragen.

Der Einwender fordert eine Beweissicherung seines Wohngebäudes.

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwendung zu Nummer 149 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung sowie der erforderlichen Regulierungsarbeiten).

**Zu Einwendungsnummer 150**

Die Einwenderin befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.



### **Zu Einwendungsnummer 151**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 152**

Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 153**

Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, insbesondere, weil sie die Belange von älteren und gehbehinderten Menschen unzureichend berücksichtigt sehen.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Die Umsteigewege an der Endwendeschleife Brüsseler Straße zwischen der Straßenbahnlinie 1 und der Buslinie 58 betragen ca. 160 m bzw. ca. 170 m. Dabei werden alle Querungsstellen barrierefrei hergestellt. Es wird nicht verkannt, dass hier im Einzelfall einige Ziele etwas umständlicher zu erreichen sind und für mobilitätseingeschränkte Personen Nachteile ergeben. Gleichwohl ist die Erreichbarkeit der benannten Ziele noch in zumutbarer Art und Weise sichergestellt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 154**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 155**

Die Einwender befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohnort der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Sie befürchten insbesondere, ihre Garage zukünftig nicht mehr erreichen bzw. verlassen zu können

Von Seiten des Vorhabenträgers wird bestätigt, dass die Zufahrt zum Grundstück Heinrich-Plett-Allee 80-82A verlegt werden muss, weil im Bereich der heutigen Zufahrt zum Grundstück zur o.a. Wohnanlage ein Fußgängerüberweg als Zugang zur Haltestelle geplant ist. Die neue Zufahrt soll an der südlichen Grundstücksseite vor Hausnummer 82A hergestellt werden, so dass die An- und Abfahrt zum bzw. vom Grundstück weiterhin gewährleistet ist.

Während des Erörterungstermins wurde seitens des Vorhabenträgers verbindlich zugesagt, einen Ortstermin durchzuführen, um alle notwendigen Änderungen, wie u.a. auch die Aufrechterhaltung der Rettungswege, zu besprechen. Kostenträger sowohl für die Planung als auch für die Ausführung aller aufgrund der planfestgestellten Baumaßnahme erforderlichen Änderungen bei der Zufahrt und auf dem Grundstück ist der Vorhabenträger.

#### Verlegung der Grundstückszufahrt sowie Herstellung einer Feuerwehrezufahrt

Zurzeit befindet sich die Überfahrt zum Grundstück Heinrich-Plett-Allee 80-82a an der nordwestlichen Grundstücksseite. An dieser Stelle ist zukünftig eine signalisierte Querungsstelle für Fußgänger vorgesehen, die auch als Zugang zur Haltestelle dient. Da diese zum Einen aus verkehrstechnischen Gründen direkt am Knotenpunkt (Einmündung Delfter Straße) anzuordnen ist und sich zum Anderen direkt daneben (Haus-Nr. 78) eine weitere Grundstückszufahrt befindet, kann die Lage der Querungsstelle nicht verändert werden.

Aufgrund diverser Einwände und Bedenken hinsichtlich der vorgesehenen Verlegung der Grundstückszufahrt wurden seitens des Vorhabenträgers nochmals die planerischen Möglichkeiten der Zufahrtsgestaltung zur Wohnanlage Heinrich-Plett-Allee 80/82 überprüft. Wie im Erörterungstermin zugesagt wurde die Situation auch anlässlich eines Ortstermins erörtert. Im Ergebnis bleibt es bei der Verlegung der Grundstückszufahrt an die südliche Grundstücksseite. Dabei wird die neue Lage der Überfahrt so festgelegt, dass die an der südöstlichen Grundstücksecke vorhandenen privaten Stellplätze direkt angefahren werden können.

Die gewünschte Herstellung der Zufahrt im direkten Anschluss an die Fußgängerfurt, d.h. gegenüber der heutigen Lage nur um ca. 5 m nach Süden verschoben, lässt sich aus zwei Gründen nicht umsetzen. Wesentliches Argument ist das Ergebnis der verkehrstechnischen Prüfung, wonach dann der signalisierte Knotenpunkt nicht mehr ausreichend leistungsfähig wäre. Aber auch aus Gründen der Verkehrssicherheit war eine derartige Lage abzulehnen. Nur durch die Verlegung der Überfahrt ist die An- und Abfahrt von und auf die Heinrich-Plett-Allee für die Anlieger weiterhin gewährleistet.

Für die Anlieferung von Heizöl, Möbeln etc. können größere Fahrzeuge das Grundstück von der Heinrich-Plett-Allee aus über die neue Überfahrt rückwärts anfahren und in Vorwärtsfahrt wieder verlassen. Ein Wenden auf dem Grundstück ist – wie heute auch – mit großen Lkw nicht möglich.

Weil für Löschfahrzeuge der Feuerwehr ein Befahren von der Heinrich-Plett-Allee in einem 180°-Bogen auf das Grundstück nicht möglich ist, wird an der nördlichen Grundstücksgrenze eine separate Feuerwehrezufahrt eingerichtet. Diese – entsprechend abgesperrte und beschilderte – Feuerwehrezufahrt wird direkt neben der geplanten Fußgängerfurt liegen, so dass für Rettungseinsätze das Befahren des Grundstücks über den Knotenpunkt Heinrich-Plett-Allee/Delfter Straße möglich ist. Das Feuerwehrfahrzeug kann über die neue südliche Überfahrt das Grundstück wieder verlassen.

Planung und Kostentragung der Änderungen erfolgen durch den Vorhabenträger, wie bereits während des Erörterungstermins zugesagt worden ist.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht durch die Verlegung der Grundstückszufahrt bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 156**

Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 157**

Der Einwender spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, er befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude des Einwenders werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines

Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Der Einwender lehnt eine Inanspruchnahme seines Grundstückes ab

Zur Unterhaltung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Lärmschutzwände ist jeweils ein 1 m breiter Unterhaltungstreifen entlang der Lärmschutzwand auf der Trassen abgewandten Seite erforderlich. Dieser Unterhaltungstreifen tangiert auch das Grundstück des Einwenders. Entsprechend Grunderwerbsplan (Anlage 14) sowie Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) ist ein Streifen von ca. 32 qm dauerhaft zu beschränken. Grundbuchlich abgesichert soll der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn das Recht eingeräumt werden, die in den Plänen als dauernd zu beschränkende Fläche für Prüfungen und Besichtigungen der Lärmschutzwand zu betreten, für den Aufbau, die Instandhaltung, die Pflege- und Reinigungsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen sowie das Grundstück zu diesen Zwecken jederzeit zu betreten. Der belastete Grundstücksteil ist daher von jeglicher Bebauung bzw. Bewuchs freizuhalten. Der Vorhabenträger verpflichtet sich im Gegenzug, den Eigentümern die Schäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen, die durch die Benutzung des Grundstücks entstehen.

Darüber hinaus ist ein Grunderwerb von 22 qm für die Maßnahme vorgesehen. Diese Fläche ist erforderlich für die Herstellung einer Haltestelle sowie für einen Signalstandort. Eine grundsätzliche Verlagerung der Haltestelle in Fahrtrichtung Roland-Center ist durch einen weiteren Signalgeber im Bereich des Bahnüberganges Auf den Kahlken nicht möglich. Die Breite der Haltestelle entspricht der Regelbreite für Bewegungsflächen entlang von Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel. Aus Sicherheitsgründen ist eine Verringerung nicht möglich (am Ende der Haltestelle=2,80 m zzgl. 0,20 m Lärmschutzwand). Auch die Länge der Haltestelle kann nicht reduziert werden. Bei einer Fahrzeuglänge der hier zum Einsatz vorgesehenen Straßenbahnen GT8N-1 von 36 m ist die vorgesehene Nutzlänge der Haltestelle von 40 m in vollem Umfang erforderlich. Am Ende der Haltestelle ist entsprechend den Vorschriften der BOStrab eine Signalanlage vorzuhalten, für die ebenfalls eine ausreichende Grundfläche benötigt wird. Des Weiteren muss aus Gründen des Lärmschutzes entlang der Haltestelle eine Lärmschutzwand errichtet werden, die weitere Flächen beansprucht. Diese Lärmschutzwand ist auch als aktiver Lärmschutz für das Wohngebäude des Einwenders erforderlich.

Eine Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen hat ergeben, dass insofern zur Verwirklichung des im überwiegenden Allgemeinwohl liegenden Vorhabens die betroffenen privaten Belange des Eigentümers zurücktreten müssen. Die Inanspruchnahme von Privateigentum ist zur Durchführung des Vorhabens erforderlich. Die Eingriffe sind aber auf ein Mindestmaß reduziert. Eine weitere Minderung ist wegen der verkehrlichen und sicherheits- sowie lärmtechnischen Notwendigkeiten und bei sachgerechter Abwägung mit anderen Belangen nicht möglich.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für die Haltestelle mit Signalstandort und Lärmschutzwand sowie für den erforderlichen Unterhaltungstreifen der Lärmschutzwand sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der vorgesehene Grunderwerb (Erwerb von 22 qm sowie dauernde Beschränkung von 32 qm) unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Die dauerhafte Beschränkung ist ausreichend, um die Unterhaltung der Lärmschutzwand sicherstellen zu können. Für die Herstellung der Haltestelle und den Signalstandort ist darüber hinaus der Erwerb eines Grundstücksteils erforderlich. Weil eine dauerhafte Beschränkung gegenüber der Enteignung der geringere Eingriff in das Eigentum darstellt, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben. Aber auch hinsichtlich des Erwerbs von 22 qm hat die vorstehende Prüfung ergeben, dass dieser Eingriff in das Eigentum erforderlich und angemessen ist.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 158**

Der Einwender spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, er befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude des Einwenders werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Der Einwender lehnt eine Inanspruchnahme seines Grundstückes ab

Zur Unterhaltung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Lärmschutzwände ist jeweils ein 1 m breiter Unterhaltungstreifen entlang der Lärmschutzwand auf der Trassen abgewandten Seite erforderlich. Dieser Unterhaltungstreifen tangiert auch das Grundstück des Einwenders. Entsprechend Grunderwerbsplan (Anlage 14) sowie Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) ist ein Streifen von ca. 10 qm dauerhaft zu beschränken. Grundbuchlich abgesichert soll der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn das Recht eingeräumt werden, die in den Plänen als dauernd zu beschränkende Fläche für Prüfungen und Besichtigungen der Lärmschutzwand zu betreten, für den Aufbau, die Instandhaltung, die Pflege- und Reinigungsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen sowie das Grundstück zu diesen Zwecken jederzeit zu betreten. Der belastete Grundstücksteil ist daher von jeglicher Bebauung bzw. Bewuchs freizuhalten. Der Vorhabenträger verpflichtet sich im Gegenzug, den Eigentümern die Schäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen, die durch die Benutzung des Grundstücks entstehen.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.



Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für den erforderlichen Unterhaltungstreifen der Lärmschutzwand sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Eine dauerhafte Beschränkung ist ausreichend, um die Unterhaltung der Lärmschutzwand sicherstellen zu können. Weil eine dauerhafte Beschränkung gegenüber der Enteignung der geringere Eingriff in das Eigentum darstellt, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 159**

Der Einwender spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, er befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude des Einwenders werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Der Einwender lehnt eine Inanspruchnahme seines Grundstückes ab

Zur Unterhaltung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Lärmschutzwände ist jeweils ein 1 m breiter Unterhaltungstreifen entlang der Lärmschutzwand auf der Trassen abgewandten Seite erforderlich. Dieser

Unterhaltungstreifen tangiert auch das Grundstück des Einwenders. Entsprechend Grunderwerbsplan (Anlage 14) sowie Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) ist ein Streifen von ca. 10 qm dauerhaft zu beschränken. Grundbuchlich abgesichert soll der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn das Recht eingeräumt werden, die in den Plänen als dauernd zu beschränkende Fläche für Prüfungen und Besichtigungen der Lärmschutzwand zu betreten, für den Aufbau, die Instandhaltung, die Pflege- und Reinigungsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen sowie das Grundstück zu diesen Zwecken jederzeit zu betreten. Der belastete Grundstücksteil ist daher von jeglicher Bebauung bzw. Bewuchs freizuhalten. Der Vorhabenträger verpflichtet sich im Gegenzug, den Eigentümern die Schäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen, die durch die Benutzung des Grundstücks entstehen.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für den erforderlichen Unterhaltungstreifen der Lärmschutzwand sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Eine dauerhafte Beschränkung ist ausreichend, um die Unterhaltung der Lärmschutzwand sicherstellen zu können. Weil eine dauerhafte Beschränkung gegenüber der Enteignung der geringere Eingriff in das Eigentum darstellt, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 160**

Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Die Einwender lehnen eine Inanspruchnahme ihres Grundstückes ab

Zur Unterhaltung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Lärmschutzwände ist jeweils ein 1 m breiter Unterhaltungstreifen entlang der Lärmschutzwand auf der Trassen abgewandten Seite erforderlich. Dieser Unterhaltungstreifen tangiert auch das Grundstück der Einwender. Entsprechend Grunderwerbsplan (Anlage 14) sowie Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) ist ein Streifen von ca. 11 qm dauerhaft zu beschränken. Grundbuchlich abgesichert soll der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn das Recht eingeräumt werden, die in den Plänen als dauernd zu beschränkende Fläche für Prüfungen und Besichtigungen der Lärmschutzwand zu betreten, für den Aufbau, die Instandhaltung, die Pflege- und Reinigungsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen sowie das Grundstück zu diesen Zwecken jederzeit zu betreten. Der belastete Grundstücksteil ist daher von jeglicher Bebauung bzw. Bewuchs freizuhalten. Der Vorhabenträger verpflichtet sich im Gegenzug, den Eigentümern die Schäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen, die durch die Benutzung des Grundstücks entstehen.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem

Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für den erforderlichen Unterhaltungstreifen der Lärmschutzwand sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Eine dauerhafte Beschränkung ist ausreichend, um die

Unterhaltung der Lärmschutzwand sicherstellen zu können. Weil eine dauerhafte Beschränkung gegenüber der Enteignung der geringere Eingriff in das Eigentum darstellt, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 161**

Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Die Einwender lehnen eine Inanspruchnahme ihres Grundstückes ab

Zur Durchführung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Baumaßnahmen ist die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksteilen der Einwender erforderlich. Entsprechend Grunderwerbsplan (Anlage 14) sowie Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) sollte ein Streifen von ca. 288 qm vorübergehend in Anspruch genommen werden. Durch diese Festlegung soll dem Vorhabenträger das Recht eingeräumt werden, die in den Plänen als vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche während der Bauzeit in Anspruch zu nehmen sowie diesen Grundstücksteil zu diesen Zwecken jederzeit zu betreten. Auf diesem Grundstücksteil sind eine Hecke sowie ein Zaun vorhanden und mithin von der Baumaßnahme betroffen. Der Vorhabenträger verpflichtet sich Gegenzug, den Eigentümern die Schäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen, die durch die Benutzung des Grundstücks entstehen.

Die in den Planunterlagen ausgewiesene vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche von 288 qm kann durch die Ausführung der Bauarbeiten in „Vor-Kopf-

Bauweise“ deutlich reduziert werden. Weil der Neubau des Haltepunktes „Dovemoorstraße“ aber direkt an das Grundstück der Einwender anschließt, ist es nicht möglich, vollständig auf die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksteilen der Einwender zu verzichten. Der Vorhabenträger hat jedoch ausgeführt, dass die voraussichtlich benötigte Fläche eine Tiefe von ca. 1 m nicht überschreiten wird. Aus diesem Grund reduziert sich der Flächenbedarf auf ca. 57 m. Allerdings ist ein Eingriff in die an der Grundstücksgrenze befindliche Ligusterhecke wahrscheinlich nicht zu vermeiden. Seitens des Vorhabenträgers wird in diesem Zusammenhang ausdrücklich zugesichert, den Eingriff in den Bewuchs so gering wie möglich zu halten. Die nach den Ausführungen der Einwender dahinter verlaufenden Versorgungsleitungen und das dort befindliche Gartenhaus sind jedenfalls nicht von der Inanspruchnahme betroffen. Insoweit wird den Forderungen der Einwender entsprochen. Grunderwerbsplan (Anlage 14) und Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) werden entsprechend mittels Blaeintragungen geändert, der Flächenbedarf wird auf ca. 57 qm reduziert.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einer freihändigen Anpachtung durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für die erforderliche Herstellung der



Haltestellenanlage sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist die verbleibende vorübergehende Grundstücksinanspruchnahme unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Der Vorhabenträger hat verbindlich zugesichert, die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücksteilen der Einwender so gering wie möglich zu halten. Weil der Eingriff in das Eigentum so weit wie möglich minimiert wird, nachvollziehbar aber nicht gänzlich zu vermeiden ist, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwender befürchten die Ableitung von Oberflächenwasser auf ihr Grundstück.

Im Bereich des Haltepunktes Dovemoorstraße erfolgt der Neubau der Bahnsteiganlage. Diese wird über eine Entwässerungsrinne entwässert. Somit ist

sichergestellt, dass keine Ableitung von Oberflächenwasser auf das Grundstück der Einwender erfolgen kann.

#### Die Einwender fordern eine Beweissicherung ihres Wohngebäudes.

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch die planfestgestellten Baumaßnahmen verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwendung zu Nummer 161 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung sowie Reduzierung der bauzeitlichen Grundstücksinanspruchnahme).

#### **Zu Einwendungsnummer 162**

Die Einwender befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Lärmschutz

Am Wohnort der Einwender werden die maßgebenden Grenzwerte überwiegend eingehalten. Lediglich der Immissionsgrenzwert für die Nacht (22 bis 6 Uhr) wird im 1. Obergeschoss sowohl auf der Süd- als auch auf der Westseite des Hauses geringfügig überschritten. Es kommt auf diesen Hausseiten ein Anspruch auf

Objektschutz in Betracht, sofern Schallschutzmaßnahmen notwendig sind. Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen können nur erstattet werden, wenn an den schutzbedürftigen Räumen noch kein ausreichender Schallschutz vorhanden ist. Entschädigungen für passive Lärmschutzmaßnahmen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Sie sind außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabenträger zu regeln. Ein entsprechender Antrag wäre daher nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Verfahren an den Vorhabenträger zu richten. Antragsberechtigt sind nur die Eigentümer der jeweiligen Wohngebäude bzw. Eigentumswohnungen.

Insgesamt ist sichergestellt, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 163**

Die Einwenderin spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwenderin fordert eine Beweissicherung ihres Wohngebäudes.

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage nicht im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird daher keiner Beweissicherung zugeführt. In Anbetracht der Entfernung zu der geplanten Baumaßnahme kann ausgeschlossen werden, dass Schäden am Gebäude durch die Bauarbeiten verursacht werden könnten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 164**

Der Einwender spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude des Einwenders werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 165**

Die Einwender begrüßen das Vorhaben ausdrücklich und hoffen auf eine kurzfristige Umsetzung der Planungen.

Lediglich hinsichtlich der Führung der Radverkehrsführung auf der Heinrich-Plett-Allee haben sie Bedenken. Diesbezüglich wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Die Einwendung wird insoweit zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 166**

Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn. Außerdem sehen sie die Sicherheit ihrer Kinder durch die Gleisführung in der Nähe ihres Grundstückes gefährdet.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Sicherheit von spielenden Kindern im Bereich der Gleise

Grundsätzlich ist eine Absicherung von Schienenwegen nicht erforderlich. Im betroffenen Bereich handelt es sich zudem um eine bereits im Betrieb befindliche Gleisanlage mit entsprechendem Zugverkehr, deren Gefährdungspotenzial sich aufgrund des künftigen Straßenbahnverkehrs nicht signifikant ändern wird. Im Bereich des Wohngebäudes der Einwender ist allerdings vorgesehen, vom Bahnübergang

Willakedamm bis zum Bauanfang bei ca. Bahn-km 1,9+25 einen Zaun auf der westlichen Bahnseite (also zwischen Gleiskörper und Bebauung) zu setzen. Dieser Zaun soll ein Queren der Gleisanlage außerhalb des Bahnüberganges Willakedamm verhindern. Zusammenfassend kann daher festgestellt werden, dass kein erhöhtes Risikopotenzial für spielende Kinder besteht.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 167**

Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### **Beweissicherung des Wohngebäudes**

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 168**

Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Den Anwohnerinnen und Anwohnern in der Henstedter Straße wurde im Erörterungstermin eine Beteiligung zugesichert, soweit es dort zum Verlust von

Bäumen kommt, die durch Ersatzpflanzungen vor Ort kompensiert werden. Ebenfalls für den Bereich der Henstedter Straße hat der Vorhabenträger zur Absicherung der Bahntrasse die Bereitschaft zur Einzäunung der Gleisanlagen in dem Umfang erklärt, wie sich diese Einzäunung aktuell darstellt (gleichwertiger Ersatz). Hiervon kann abgewichen werden, falls dieses aus sicherheitstechnischen Gründen erforderlich ist. Diese Zusicherungen werden als Auflagen in diesen Beschluss berücksichtigt.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwender fordern eine Beweissicherung ihres Wohngebäudes.

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch die planfestgestellten Baumaßnahmen verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwendung zu Nummer 168 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung).

**Zu Einwendungsnummer 169**

Der Einwender spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, er befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude des Einwenders werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Der Einwender fordert eine Beweissicherung seines Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die

Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Der Einwender befürchtet eine Vernässung seines Grundstückes

Das Oberflächenwasser der Haltestellen und der Fahrgastunterstände sowie der Bahnübergänge wird den bestehenden Regenwasser-Kanälen zugeführt (ggf. über Rückhalteeinrichtungen bzw. Rohrrigolen mit Notüberlauf), Vorfluter sind das Pumpwerk „An der Höhpost“ bzw. ein Graben an der Den Haager Straße. Die Bodenkennwerte erlauben eine Versickerung der anfallenden Regenmengen, eine Ableitung in Nachbargrundstücke ist nicht geplant. Von Seiten des Vorhabenträgers wird mithin alles Erforderliche getan, um einer Vernässung des Grundstückes des Einwenders wirksam vorzubeugen.

#### Der Einwender lehnt eine Inanspruchnahme seines Grundstückes ab

Zur Unterhaltung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Lärmschutzwände ist jeweils ein 1 m breiter Unterhaltungstreifen entlang der Lärmschutzwand auf der Trassen abgewandten Seite erforderlich. Dieser Unterhaltungstreifen tangiert auch das Grundstück des Einwenders. Entsprechend Grunderwerbsplan (Anlage 14) sowie Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) ist ein Streifen von ca. 16 qm dauerhaft zu beschränken. Grundbuchlich abgesichert soll der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn das Recht eingeräumt werden, die in den Plänen als dauernd zu beschränkende Fläche für Prüfungen und Besichtigungen der Lärmschutzwand zu betreten, für den Aufbau, die Instandhaltung, die Pflege- und Reinigungsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen sowie das Grundstück zu diesen Zwecken jederzeit zu betreten. Der belastete Grundstücksteil ist daher von jeglicher Bebauung bzw. Bewuchs freizuhalten. Der Vorhabenträger verpflichtet sich im Gegenzug, den Eigentümern die Schäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen, die durch die Benutzung des Grundstückes entstehen.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für den erforderlichen Unterhaltungstreifen der Lärmschutzwand sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).



Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Eine dauerhafte Beschränkung ist ausreichend, um die Unterhaltung der Lärmschutzwand sicherstellen zu können. Weil eine dauerhafte Beschränkung gegenüber der Enteignung der geringere Eingriff in das Eigentum darstellt, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein. Die Einwendung zu Nummer 169 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung).

#### **Zu Einwendungsnummer 170**

Der Einwender spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude des Einwenders werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 171**

Der Einwender spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude des Einwenders werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 172**

Die Einwenderin spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 173**

Der Einwender spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, er befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude des Einwenders werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Der Einwender lehnt eine Inanspruchnahme seines Grundstückes ab

Zur Unterhaltung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Lärmschutzwände ist jeweils ein 1 m breiter Unterhaltungstreifen entlang der Lärmschutzwand auf der Trassen abgewandten Seite erforderlich. Dieser Unterhaltungstreifen tangiert auch das Grundstück des Einwenders. Entsprechend Grunderwerbsplan (Anlage 14) sowie Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) ist ein Streifen von ca. 10 qm dauerhaft zu beschränken. Grundbuchlich abgesichert soll der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn das Recht eingeräumt werden, die in den Plänen als dauernd zu beschränkende Fläche für Prüfungen und Besichtigungen der Lärmschutzwand zu betreten, für den Aufbau, die Instandhaltung, die Pflege- und Reinigungsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen sowie das Grundstück zu diesen Zwecken jederzeit zu betreten. Der belastete Grundstücksteil ist daher von jeglicher Bebauung bzw. Bewuchs freizuhalten. Der Vorhabenträger verpflichtet sich im Gegenzug, den Eigentümern die Schäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen, die durch die Benutzung des Grundstücks entstehen.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für den erforderlichen Unterhaltungstreifen der Lärmschutzwand sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Eine dauerhafte Beschränkung ist ausreichend, um die Unterhaltung der Lärmschutzwand sicherstellen zu können. Weil eine dauerhafte Beschränkung gegenüber der Enteignung der geringere Eingriff in das Eigentum darstellt, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 174**

Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### **Die Einwender lehnen eine Inanspruchnahme ihres Grundstückes ab**

Zur Unterhaltung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Lärmschutzwände ist jeweils ein 1 m breiter Unterhaltungstreifen entlang der Lärmschutzwand auf der Trassen abgewandten Seite erforderlich. Dieser Unterhaltungstreifen tangiert auch das Grundstück der Einwender. Entsprechend Grunderwerbsplan (Anlage 14) sowie Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) ist ein Streifen von ca. 11 qm dauerhaft zu beschränken. Grundbuchlich abgesichert soll der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn das Recht eingeräumt werden, die in den Plänen als dauernd zu beschränkende Fläche für Prüfungen und Besichtigungen der Lärmschutzwand zu betreten, für den Aufbau, die Instandhaltung, die Pflege- und Reinigungsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen sowie das Grundstück zu diesen Zwecken jederzeit zu betreten. Der belastete Grundstücksteil ist daher von jeglicher Bebauung bzw. Bewuchs freizuhalten. Der Vorhabenträger verpflichtet sich im

Gegenzug, den Eigentümern die Schäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen, die durch die Benutzung des Grundstücks entstehen.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadensstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für den erforderlichen Unterhaltungstreifen der Lärmschutzwand sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Eine dauerhafte Beschränkung ist ausreichend, um die Unterhaltung der Lärmschutzwand sicherstellen zu können. Weil eine dauerhafte Beschränkung gegenüber der Enteignung der geringere Eingriff in das Eigentum darstellt, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 175**

Der Einwender spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude des Einwenders werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 176**

Der Einwender spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, er befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude des Einwenders werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 177**

Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 178**

Die Einwenderin spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 179**

Die Einwender sprechen sich gegen die Inanspruchnahme von Grundstücksflächen aus, die zu ihrer Eigentumswohnung gehören. Die Einwender sprechen sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten grundsätzlich gegen die Maßnahme aus. Sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Grundsätzlich wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Die Einwander fordern für ihre Wohnung in der Tegeler Plate passiven Lärmschutz, weil sie der Meinung sind, der Lärm würde durch die Schallschutzwand nicht genügend abgefangen.

Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen besteht für das Wohngebäude Tegeler Plate 21 - trotz der Pegelminderung durch die 1,2 m hohe Lärmschutzwand - nach den gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV "dem Grunde nach" ein Anspruch auf zusätzlichen passiven Lärmschutz, da dort der Immissionsgrenzwert für Wohngebiete in der Nachtzeit um bis zu 1 dB(A) überschritten wird.

Es besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen, wenn der Beurteilungspegel, der (nur) durch den neu gebauten Verkehrsweg verursacht wird, die Grenzwerte der 16. BImSchV überschreitet. Weitere Informationen zu den gesetzlichen Grundlagen des Lärmschutzes finden Sie vorstehend im allgemeinen Teil.

An verschiedenen Beurteilungspunkten wurden jeweils für die verschiedenen Etagen die Beurteilungspegel errechnet. Dabei überschreiten nur einzelne Werte auf den zur Straßenbahnlinie gelegenen Hausseiten den maßgebenden Nacht-Grenzwert (siehe Blatt 2A und 2B in der Unterlage 17.4a). Beim Wohngebäude Tegeler Plate 21 ist lediglich das 3. Obergeschoss (OG) auf zwei Hausseiten betroffen.

Es kommt auf diesen Hausseiten ein Anspruch auf Objektschutz in Betracht, sofern Schallschutzmaßnahmen notwendig sind. Objektschutzmaßnahmen nach Planfeststellungsbeschluss durch Einbau von Lärmschutzfenstern können nur auf den in der Schalltechnischen Untersuchung angegebenen Hausseiten und Etagen sowie nur an schutzbedürftigen Räumen gewährt werden. Hierbei handelt es sich um Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Dazu gehören insbesondere Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer sowie Wohnküchen (mind. 12 qm Wohnfläche). Bäder, Toiletten, Treppenhäuser und Abstell- bzw. Lagerräume gehören nicht dazu.

Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen können ferner nur erstattet werden, wenn noch kein ausreichender Schallschutz vorhanden ist.

Entschädigungen für passive Lärmschutzmaßnahmen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Sie sind außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabenträger zu regeln. Ein entsprechender Antrag wäre daher nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Verfahren an den Vorhabenträger zu richten. Antragsberechtigt sind nur die Eigentümer der jeweiligen Wohngebäude bzw. Eigentumswohnungen.



Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht durch zusätzliche Lärmbelastungen betroffen zu sein. Insoweit teilweise „dem Grunde nach“ ein Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht, wird dem Einwand teilweise entsprochen, die darüber hinausgehenden Forderungen werden zurückgewiesen.

Darüber hinaus fordern die Einwender eine Beweissicherung des Wohngebäudes, in dem sich ihre Eigentumswohnung befindet

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwender sind nicht mit der Inanspruchnahme von Grundstücksflächen einverstanden, die zu ihrer Eigentumswohnung gehören

Die Inanspruchnahme von Flächen, die zur Eigentumswohnung der Einwender gehören, also ihre Miteigentumsanteile betreffen, ist für die Anlage des Geh- und Radweges entlang der BTE-Trasse sowie eines parallel verlaufenden Grünstreifens vorgesehen. Dieser Inanspruchnahme eines Randstreifens zur BTE-Trasse in einer Größenordnung von insgesamt 479 qm haben die Eigentümer widersprochen.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erfüllt eine wichtige Verbindungsfunktion im Stadtteil und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen, um eine durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten. Zur Verbesserung des Stadtbildes und Verschönerung des Wohnumfeldes soll dieser Weg durchgängig von einem Grünstreifen flankiert werden. Durch eine geeignete Bepflanzung ist dieser Grünstreifen gleichzeitig als Kompensationsmaßnahme vorgesehen. Für Weg und Grünstreifen sind Teile privater Flurstücke erforderlich.

Die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für den Grünstreifen ist nicht gerechtfertigt, weil dieser Grünstreifen für die Verwirklichung der Maßnahme nicht zwingend erforderlich ist. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird daher der entsprechende Bereich in einer Größe von ca. 285 qm aus dem

Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) und –plan (Anlage 14) gestrichen. Seitens des Vorhabenträgers wird die ursprüngliche Planung des Grünstreifens beibehalten, weil davon ausgegangen wird, dass von diesen Anwohnern der positive Aspekt der Begrünung als Wohnumfeldverbesserung und Sichtschutz im Vordergrund steht und ein freihändiger Ankauf der erforderlichen Flächen möglich ist. Die Planfeststellungsbehörde kann diese Überlegungen nachvollziehen und befürwortet - im Falle des freihändigen Ankaufs der erforderlichen Flächen - die Umsetzung dieser Grünplanung. Die dort festgesetzten Kompensationsmaßnahmen wären ggf. an anderer Stelle nachzuweisen, falls ein freihändiger Ankauf nicht gelingt. Der zwingend erforderliche und planfestgestellte Grunderwerb verringert sich entsprechend von 479 qm auf 194 qm auf dem Flurstück 4/32.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erhält weitestgehend eine Breite von 3,00 m und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen auf einer geeigneten Befestigung. Nur durch die Herstellung dieser Wegeverbindung wird auf diesem Abschnitt die durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge gewährleistet, so dass dieser Weg aus Sicherheitsgründen für die Verwirklichung der Maßnahme zwingend erforderlich ist. Die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für den Weg ist damit gerechtfertigt, die Herstellung ist nicht ohne einen Eingriff in private Grundstücke möglich.

Die entlang der BTE-Trasse vorgesehenen Lärmschutzwände erhalten eine Höhe von 1,20 m über Schienenoberkante. Für die Errichtung des kombinierten Geh- und Radweges wird Grunderwerb notwendig. Daher befindet sich die Lärmschutzwand dann inklusive des erforderlichen Unterhaltungstreifens auf öffentlichem Grund und eine zusätzlich zu beschränkende Fläche auf den angrenzenden Flurstücken ist nicht notwendig.

Nach Querung des Platzbereiches in Höhe der Haltestelle Willakedamm, sind beidseitig der Gleistrasse kombinierte Geh- und Radwege mit einer Breite von 3,0 m vorgesehen. Nach Kreuzung der Bahngleise erfolgt sowohl der Anschluss an die vorhandene Wegeverbindung in Richtung Sodenmatt als auch an den entlang der BTE-Trasse geplanten Weg in Richtung „Auf den Kahlken“. Neben dieser neu geschaffenen Verbindung, die eine wichtige Vernetzungsfunktion zwischen den angrenzenden Wohngebieten und dem ÖPNV erfüllt, werden alle bereits vorhandenen Verbindungsfunktionen sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger aufrechterhalten. Die Planung und Herstellung der Verkehrsanlagen erfolgt unter Berücksichtigung der aktuellen Richtlinien barrierefrei sowohl für Blinde und Sehbehinderte als auch für mobilitätseingeschränkte Personen im Sinne des Bremischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BremBGG).

Soweit der Antragsteller hier keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme der privaten Flächen sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz, hier insgesamt 194 qm Miteigentumsanteil werden für unvermeidlich und angemessen gehalten.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung zu Nummer 179 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung, teilweise

besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz, Verringerung des Grunderwerbs).

#### **Zu Einwendungsnummer 180**

Die Einwenderin spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 181**

Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 182**

Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 183**

Die Einwenderin spricht sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn. Insbesondere macht sie geltend, während der Bauzeit existenziell in ihrer Berufsausübung als Logopädin beeinträchtigt zu werden.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

An den angemieteten Räumlichkeiten der Einwenderin werden nach Fertigstellung der Maßnahme alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten bzw. wird sich die bereits vorhandene Lärmbelastung nicht weiter erhöhen, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Erreichbarkeit der Praxis nach Fertigstellung der Baumaßnahme

Die Erreichbarkeit der Grundstücke an der Westseite der Kirchhuchtinger Landstraße zwischen Werner-Lampe-Straße und Willakedamm ist aus Richtung Stuhr kommend mit dem Pkw zukünftig nicht mehr direkt möglich, da in den Bereichen mit besonderem Bahnkörper in Mittellage außerhalb der Knotenpunkte ein Queren der Straße nicht erlaubt ist. Der besondere Bahnkörper in der Kirchhuchtinger Landstraße dient der Beschleunigung des ÖPNV und ist Voraussetzung für die Förderung der Maßnahme mit Bundesmitteln. Zum Anfahren der Grundstücke in diesem Bereich mit dem Pkw kann zukünftig entweder über die Straße An der Höpöst gefahren und auf dem Gelände des Roland-Centers gewendet werden oder es wird eine Kehrfahrt an der Anschlussstelle der B 75 (Kreisel) vorgenommen. Zur Abfahrt von diesen Grundstücken in Richtung Huchtinger Kreisel ist eine Wendefahrt über den Willakedamm erforderlich. Diese zusätzlichen Wege werden als von geringem Umfang und damit zumutbar bewertet. Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht durch zusätzliche Wege betroffen zu sein. Zu Fuß oder per Rad ergeben sich nach Umsetzung der geplanten Maßnahme keine Einschränkungen. Da ausreichend Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen sind, ist die Erreichbarkeit der Grundstücke für diese Verkehrsteilnehmer aus allen Richtungen barrierefrei möglich.

In der Rechtsprechung des BVerwG ist seit langem anerkannt, dass ein Anlieger keinen Anspruch auf den unveränderten Fortbestand seiner individuellen Erschließungssituation hat. So hat der 4. Senat z.B. in seiner Entscheidung vom 21. Oktober 2003 (4 B 93.03) ausgeführt, dass eine Ersatzzufahrt nicht erst dann

angemessen ist, wenn sie der bisherigen Zufahrt in allen Belangen mindestens gleichwertig ist. Gefordert ist nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Es gibt keinen Anspruch auf den Fortbestand einer Verkehrsverbindung, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist. Nach diesen Maßstäben steht es wohl außer Zweifel, dass die Erreichbarkeit des Grundstückes Kirchhuchtinger Landstraße 97 nicht in entschädigungsrechtlich relevanter Weise verändert wird. Entschädigungsforderungen können daher nur an die Inanspruchnahme von Grundstücksteilen anknüpfen, nicht dagegen an die Änderung der Erschließungssituation.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es zwar zu einer teilweise verschlechterten Zuwegung kommen wird, diese jedoch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde noch zumutbar ist. Seitens des Vorhabenträgers wurde plausibel dargelegt, dass eine andere Lösung unter Berücksichtigung der vorhandenen Rahmenbedingungen planungsrechtlich nicht möglich ist. Es wird technisch nicht möglich sein, dass Autofahrer die Gleisanlage überfahren. Die dadurch erforderlich werdenden Umwege halten sich in einem noch akzeptablen Rahmen. Es sind in keinem Fall für das betroffene Grundstück Belastungen der Eigentümer oder Mieter erkennbar, die ein zumutbares Maß übersteigen. Soweit sich die Einwendung gegen die Änderung der Zu- und Abfahrtmöglichkeiten vom Grundstück Kirchhuchtinger Landstraße 97 wendet, wird diese Einwendung mithin zurückgewiesen.

#### Erhalt der vorhandenen Parkplätze - dauerhaft und während der Bauphase

Eine Überprüfung der Bauakten hat ergeben, dass für das Bauvorhaben an der Kirchhuchtinger Landstraße 97 insgesamt 14 Pflichtstellplätze festgesetzt wurden, 12 Stellplätze sowie 2 Garagenplätze. Diese Stellplätze waren laut Bauakte auf der überbaubaren Fläche seitlich und hinter dem Gebäude anzulegen. In diesen Bereich wird durch die geplante Baumaßnahme nicht eingegriffen. An der Stellplatzsituation wird mithin nichts verändert. Im Bereich des Vorgartens sind Stellplätze allerdings ausdrücklich gerade nicht zugelassen. Bereits die Freilegung und Befestigung des eigentlich zu begrünenden Vorgartens wird seit Jahren lediglich widerruflich geduldet. Insofern gibt es keinerlei Grundlage, auch nur den Verlust von Stellplätzen zu beklagen, geschweige denn Ersatz zu fordern.

#### Erreichbarkeit und Lärmbelastung während der Bauzeit

Der Vorhabenträger geht von einer Gesamtbauzeit von drei Jahren aus, zzgl möglicher Arbeiten Dritter wie Ver- und Entsorgungsunternehmen. Die Belastung in den einzelnen Abschnitten ist jedoch kürzer, da das Vorhaben in zeitlich kürzere Bauabschnitte aufgeteilt ist. Eine konkrete Aussage zur Abschnittsbildung erfolgt im

Zuge der Ausführungsplanung nach Planfeststellungsbeschluss. Mögliche Einschränkungen für die anliegenden Grundstücke werden so gering wie möglich gehalten. Zur Vermeidung von Lärmbelastungen während der Bauzeit wurde der Planfeststellungsbeschluss mit einer Auflage versehen, welche sicherstellt, dass bei der Bauausführung die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm beachtet wird und dass die zum Einsatz kommenden Maschinen dem aktuellen Stand der Lärmbekämpfungstechnik entsprechen. Die ausführenden Unternehmen werden im Rahmen der Ausschreibung aufgefordert, sowohl eine Lärm- als auch eine Erschütterungsprognose über die eingesetzten Maschinen und angewandten Arbeitsverfahren vorzulegen. Unter dem Aspekt der vorstehend genannten Maßnahmen zur Minimierung entstehender Lärmbelastungen während der Bauzeit und angesichts der Tatsache, dass jede bauliche Maßnahme mit Lärmbelastungen verbunden ist, sind die diesbezüglichen Einwendungen grundsätzlich zurückzuweisen. Dennoch entstehende Lärmbelastungen sind unvermeidbar und angesichts des zeitlich begrenzten Auftretens auch zumutbar.

Allerdings erkennt der Vorhabenträger im vorliegenden Fall eine besonders hohe Empfindlichkeit gegenüber dem Baulärm an, weil in einer logopädischen Praxis im Wesentlichen Sprach- und Hörstörungen behandelt werden. Das Vorbringen der Einwenderin, dass die zusätzliche Lärmbelastung durch Baulärm ihre Therapieerfolge und damit im Endeffekt ihre Existenzgrundlage gefährden würden, erscheint nachvollziehbar. Grundsätzlich ist der Vorhabenträger daher zu einer Zuerkennung von passivem Lärmschutz dem Grunde nach für die beiden zur KHL gelegenen Fenster in Therapieräumen bereit, wenn ein Baulärmgutachten tatsächlich eine erhöhte Belastung (ab einer Überschreitung von 72 dB(A)) ergibt. Sofern die bereits eingebaute Schallschutzklasse gegen den zu erwartenden Baulärm ausreichend ist, ergibt sich naturgemäß kein Anspruch auf neue Fenster.

Von Seiten des Vorhabenträgers wird ein Baulärmgutachten beauftragt, sowie – nach Beauftragung der Baufirma - die erforderlichen Rahmenbedingungen vorliegen. Für eine realitätsnahe Berechnung des Baulärms benötigt der Gutachter Aussagen zum Bauzeitenplan, zu den Baufeldgrenzen, zu den zum Einsatz kommenden Maschinen sowie zum Bauverfahren.

Das Flurstück 191/1 (Kirchhuchtinger Landstraße 97) liegt in einem Mischgebiet. Der festgeschriebene Grenzwert für Mischgebiete liegt am Tage bei 64 dB(A). Bereits im Bestand werden Tageswerte von 70 dB(A) errechnet. Durch den geplanten Ausbau der Straße sowie den Neubau der Straßenbahn ergibt sich hierbei zukünftig keine darüber hinausgehende Erhöhung der Schallpegelwerte, sodass dem Grunde nach kein Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht.

Zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer hat der Träger des Vorhabens gemäß § 74 (2) BremVwVfG Vorkehrungen zu treffen, nachteilige Wirkungen wie u.a. die obig beschriebene Existenzgefährdung, ausgelöst durch das Vorhaben, zu vermeiden. Da ab 70 dB(A) bereits von ‚Gesundheitsgefährdung‘ gesprochen werden kann und der Grenzwert für die Lärmsanierung im Bereich Schienenverkehr für Mischgebiete bei 72 dB(A) liegt, erklärt sich der Träger des Vorhabens unter Berücksichtigung des § 74 (2) BremVwVfG bereit, dem Grunde nach einen Anspruch auf passiven Lärmschutz zuzuerkennen, sofern die berechneten Schallpegel des Baulärms eine Überschreitung von 72 dB(A) ergeben.

Ein entsprechender Antrag auf passiven Lärmschutz wäre von der Eigentümerin des Wohngebäudes zu stellen, denn ausschließlich Eigentümer sind antragsberechtigt. Dieser Antrag kann nach Rechtsbeständigkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses formlos beim Amt für Straßen und Verkehr (ASV) gestellt werden. Wichtig ist dabei der Hinweis, dass es sich um einen Antrag auf passiven Lärmschutz gegen Baulärm auf der Grundlage des § 74 (2) BremVwVfG handelt, damit seitens des ASV erkannt werden kann, dass dieser Antrag unverzüglich zu bearbeiten ist. Sofern die berechneten Schallpegel des Baulärms eine Überschreitung von 72 dB(A) ergeben, erfolgt auf Veranlassung des ASV eine Begutachtung der vorhandenen Fenster der beiden zur KHL gelegenen Therapieräume. In Abwägung der im Bestand festgestellten Schallschutzklasse der eingebauten Fenster (gemäß VDI 2719) und der berechneten Baulärmwerte, wird die dafür erforderliche Schallschutzklasse ermittelt. Sofern eine Erhöhung der Schallschutzklasse festgestellt wird, ist diese dem Grund nach entsprechend einzubauen. Über diese Bewilligung ist eine Vereinbarung zwischen dem Vorhabenträger bzw. dem beauftragten Gutachter und der Gebäudeeigentümerin abzuschließen.

Insoweit wird der Einwendung entsprochen, darüberhinausgehende Forderungen werden zurückgewiesen.

Das baubegleitende Verkehrskonzept wird sowohl eine groß- als auch eine kleinräumige Führung von Umleitungsverkehren vorsehen und darüber hinaus die Erreichbarkeit der anliegenden Straßenzüge bzw. der anliegenden Geschäfte und Bürger gewährleisten. Die Begleitung der Anliegerbelange wird im Rahmen des Baustellenmanagements gesichert. Hierzu zählt u.a. die ständige Information der Anlieger über den Baufortschritt und die wechselnden Baufelder durch regelmäßig verteilte Anliegerinformationen. Somit ist sowohl die Erreichbarkeit für Kunden und Patienten als auch die z.B. Ver- und Entsorgung während der Bauphase sichergestellt. Aufgrund der beschriebenen Maßnahmen ist davon auszugehen, dass existenzgefährdende Auswirkungen aus den Bautätigkeiten nicht zu erwarten sind.



Sicherlich wird es zu Beeinträchtigungen kommen, die sich jedoch nicht vollständig vermeiden lassen. Mit Hilfe des Baustellenmanagements können diese aber auf ein verträgliches Maß reduziert werden. Grundsätzlich sind Beeinträchtigungen durch Baumaßnahmen der öffentlichen Hand entschädigungslos hinzunehmen, soweit eine Mindestreichbarkeit der Grundstücke gewahrt bleibt. Mietausfälle sowie Umsatz- und Renditeeinbußen sind kurzfristig nicht auszuschließen, führen aber nicht zu einem Ersatzanspruch. Vielmehr wird erwartet, dass die Neugestaltung des Straßenzuges zu einer Attraktivitätssteigerung führt, die langfristig positive Wirkungen entfaltet.

Die Einwendung zu Nummer 183 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zuerkennung dem Grunde nach eines Anspruches auf passiven Lärmschutz).

#### **Zu Einwendungsnummer 184**

Die Einwender werden rechtsanwaltlich vertreten. Sie sehen ihre Belange als Wohnungseigentümer im Planfeststellungsgebiet betroffen. Die Einwender sprechen sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten grundsätzlich gegen die Maßnahme aus. Sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Das zur Wohnung gehörende Grundstück ist weder durch dauerhafte noch durch vorübergehende Inanspruchnahme betroffen.

Die Erschließung der Grundstücke Bredaer Straße 1-5 und 17-21 erfolgt derzeit über die Bredaer Straße. Diese wird auch nach Umsetzung der geplanten Baumaßnahme in keiner Weise eingeschränkt sein. Eine direkte Wegeverbindung zwischen den vg. Grundstücken und der Heinrich-Plett-Allee besteht derzeit nicht und wurde daher auch in der Planung nicht berücksichtigt. Den Grundstückseigentümern bleibt es gleichwohl unbenommen, selbst eine fußläufige Anbindung an den öffentlichen Gehweg zu schaffen.

Darüber hinaus fordern die Einwender eine Beweissicherung des Wohngebäudes, in dem sich ihre Eigentumswohnung befindet

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen)

und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwendung zu Nummer 184 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung).

### **Zu Einwendungsnummer 185**

Die Einwender werden rechtsanwältlich vertreten. Sie sehen ihre Belange als Wohnungseigentümer im Planfeststellungsgebiet betroffen. Die Einwender sprechen sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten grundsätzlich gegen die Maßnahme aus. Sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude fast aller Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Lediglich hinsichtlich der Lärmbetroffenheit gibt es eine Ausnahme. Am Wohngebäude Bredaer Straße 21 kommt - nur im Erdgeschoss und nur auf der südwestlichen, zur Heinrich-Plett-Allee gelegenen Hausseite - ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen in Betracht, weil hier aufgrund der Straßenbaumaßnahme in der Heinrich-Plett-Allee eine „wesentliche Änderung“ im Sinne des § 1 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vorliegt und die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV überschritten werden.

Es kommt auf dieser Hausseite ein Anspruch auf Objektschutz in Betracht, sofern Schallschutzmaßnahmen notwendig sind. Objektschutzmaßnahmen nach Planfeststellungsbeschluss durch Einbau von Lärmschutzfenstern können nur auf der in der Schalltechnischen Untersuchung angegebenen Hausseite und Etage sowie nur an schutzbedürftigen Räumen gewährt werden. Hierbei handelt es sich um Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Dazu gehören insbesondere Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer sowie Wohnküchen (mind.

12 qm Wohnfläche). Bäder, Toiletten, Treppenhäuser und Abstell- bzw. Lagerräume gehören nicht dazu.

Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen können ferner nur erstattet werden, wenn noch kein ausreichender Schallschutz vorhanden ist.

Entschädigungen für passive Lärmschutzmaßnahmen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Sie sind außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabenträger zu regeln. Ein entsprechender Antrag wäre daher nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Verfahren an den Vorhabenträger zu richten. Antragsberechtigt sind nur die Eigentümer der jeweiligen Wohngebäude bzw. Eigentumswohnungen.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht durch zusätzliche Lärmbelastungen betroffen zu sein. Insoweit teilweise „dem Grunde nach“ ein Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht, wird dem Einwand teilweise entsprochen, die darüber hinausgehenden Forderungen werden zurückgewiesen.

Die zu den Wohnungen gehörenden Grundstücke sind weder durch dauerhafte noch durch vorübergehende Inanspruchnahme betroffen.

Die Erschließung der Grundstücke Bredaer Straße 1-5 und 17-21 erfolgt derzeit über die Bredaer Straße, die Erschließung der Grundstücke Delfter Straße 1-11 über die Delfter Straße. Diese Erschließung wird auch nach Umsetzung der geplanten Baumaßnahme in keiner Weise eingeschränkt sein. Eine direkte Wegeverbindung zwischen den vg. Grundstücken und der Heinrich-Plett-Allee besteht derzeit nicht und wurde daher auch in der Planung nicht berücksichtigt. Den Grundstückseigentümern bleibt es gleichwohl unbenommen, selbst eine fußläufige Anbindung an den öffentlichen Gehweg zu schaffen.

Darüber hinaus fordern die Einwander eine Beweissicherung der Wohngebäude, in denen sich ihre Eigentumswohnungen befinden

Nur die Wohngebäude Bredaer Straße 17 – 21 befinden sich auf Grund ihrer Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und werden einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht

worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Gebäude Bredaer Straße 1-5 und Delfter Straße 1-11 befinden sich auf Grund ihrer Lage nicht mehr im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme. Die Forderung der Einwender hinsichtlich einer Beweissicherung der Eigentumswohnungen, die sich in diesen Gebäuden befinden, wird mithin zurückgewiesen.

Die Einwendung zu Nummer 185 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung).

#### **Zu Einwendungsnummer 186**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 187**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 188**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 189**

Die Einwenderin spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### **Beweissicherung des Wohngebäudes, in dem die Einwenderin wohnt**

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt

werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 190**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 191**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 192**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 193**

Die Einwenderin wird rechtsanwaltlich vertreten. Sie sieht ihre Belange als Eigentümerin im Planfeststellungsgebiet betroffen. Sie spricht sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten grundsätzlich gegen die Maßnahme aus. Sie befürchtet Beeinträchtigungen sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden die maßgebenden Grenzwerte fast überall eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Für das Gebäude Am Haßkamp 31 A wird von Seiten des Vorhabenträgers zugesichert, nach Betriebsaufnahme der Straßenbahn Schwingungsmessungen durchzuführen, um die tatsächliche Betroffenheit zu überprüfen. Sollte sich eine wesentliche Überschreitung der Anhaltswerte nach der DIN 4150, Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden), ergeben, sind entsprechend der Höhe der Immissionen und je nach Grad der Betroffenheit des bzw. der Gebäude schwingungsmindernde Maßnahmen (z.B. Versteifung der Decken) an dem Gebäude zu ergreifen bzw. die Wertminderung zu entschädigen. Gesetzliche Grundlage für eventuelle Schutzansprüche ist dabei § 74 Absatz 2 BremVwVfG, nach dem der Vorhabenträger entsprechende Vorkehrungen zur Vermeidung

nachteiliger Auswirkungen des Vorhabens vorzusehen hat. (siehe auch unter „Nebenbestimmungen“ 2.7.2)

Hinsichtlich der Lärmbetroffenheit gibt es eine Ausnahme. Am Wohngebäude Am Haßkamp 31 A kommt - nur in der Nacht im Erdgeschoss sowie im 1. Obergeschoss und nur auf der nördlichen, zur Gleistrasse gelegenen Hausseite - ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen in Betracht, weil hier die Immissionsgrenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV für den Nachtzeitraum überschritten werden.

Es kommt auf dieser Hausseite ein Anspruch auf Objektschutz in Betracht, sofern Schallschutzmaßnahmen notwendig sind. Objektschutzmaßnahmen nach Planfeststellungsbeschluss durch Einbau von Lärmschutzfenstern können nur auf der in der Schalltechnischen Untersuchung angegebenen Hausseite und Etage sowie nur an schutzbedürftigen Räumen gewährt werden. Hierbei handelt es sich um Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Dazu gehören insbesondere Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer. Bäder, Toiletten, Treppenhäuser und Abstell- bzw. Lagerräume gehören nicht dazu.

Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen können ferner nur erstattet werden, wenn noch kein ausreichender Schallschutz vorhanden ist.

Entschädigungen für passive Lärmschutzmaßnahmen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Sie sind außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabenträger zu regeln. Ein entsprechender Antrag wäre daher nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Verfahren an den Vorhabenträger zu richten. Antragsberechtigt sind nur die Eigentümer der jeweiligen Wohngebäude bzw. Eigentumswohnungen.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht durch zusätzliche Lärmbelastungen betroffen zu sein. Insoweit teilweise „dem Grunde nach“ ein Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht, wird dem Einwand teilweise entsprochen, die darüber hinausgehenden Forderungen werden zurückgewiesen.

#### Die Einwanderin fordert eine Beweissicherung ihres Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche

Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Die Einwenderin lehnt eine Inanspruchnahme ihres Grundstückes ab

Zur Unterhaltung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Lärmschutzwände ist jeweils ein 1 m breiter Unterhaltungstreifen entlang der Lärmschutzwand auf der Trassen abgewandten Seite erforderlich. Dieser Unterhaltungstreifen tangiert auch das Grundstück der Einwenderin. Entsprechend Grunderwerbsplan (Anlage 14) sowie Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) ist ein Streifen von ca. 43 qm dauerhaft zu beschränken. Grundbuchlich abgesichert soll der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn das Recht eingeräumt werden, die in den Plänen als dauernd zu beschränkende Fläche für Prüfungen und Besichtigungen der Lärmschutzwand zu betreten, für den Aufbau, die Instandhaltung, die Pflege- und Reinigungsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen sowie das Grundstück zu diesen Zwecken jederzeit zu betreten. Der belastete Grundstücksteil ist daher von jeglicher Bebauung bzw. Bewuchs freizuhalten. Der Vorhabenträger verpflichtet sich im Gegenzug, den Eigentümern die Schäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen, die durch die Benutzung des Grundstücks entstehen.

Dem Vorschlag der Einwenderin, wie auf diesen Eingriff verzichtet werden könnte, steht folgender Sachverhalt entgegen. Auf der gegenüberliegenden Seite der Gleistrasse ist bereits umfangreicher Grunderwerb erforderlich. Eine Verschiebung der Gleisachse, um die dauernde Beschränkung des 1m-Streifens auf dem Grundstück der Einwenderin zu vermeiden, würde den notwendigen Eingriff in das Grundstückseigentum auf der gegenüberliegenden Seite noch weiter vergrößern und wird daher als unverhältnismäßig bewertet.

Der Eingriff in die im Bereich des geplanten Unterhaltungstreifens vorhandene Buchenhecke wird sich voraussichtlich nicht vermeiden lassen. Zwar wird seitens des Vorhabenträgers versucht, den Eingriff so gering wie möglich zu halten. Es ist aber nicht auszuschließen, dass die Hecke im fraglichen Bereich vollständig entfernt werden muss, weil auf die Zugänglichkeit der Lärmschutzwand von dieser Seite aus Sicherheitsgründen nicht verzichtet werden kann.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für den erforderlichen Unterhaltungstreifen der Lärmschutzwand sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).



Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Eine dauerhafte Beschränkung ist ausreichend, um die Unterhaltung der Lärmschutzwand sicherstellen zu können. Weil eine dauerhafte Beschränkung gegenüber der Enteignung der geringere Eingriff in das Eigentum darstellt, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein. Die Einwendung zu Nummer 193 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung und der Schwingungsmessung).

#### **Zu Einwendungsnummer 194**

Der Einwender wird rechtsanwaltlich vertreten. Er sieht seine Belange als Eigentümer im Planfeststellungsgebiet betroffen. Der Einwender spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, er befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude des Einwenders werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Der Einwender trägt vor, dass er eine Vernässung seines Grundstückes aufgrund der Inanspruchnahme des Grabens am Ende des Grundstückes befürchtet

Im Rahmen des Erörterungstermines erläuterte der Vorhabenträger, dass die dort geplante Lärmschutzwand voraussichtlich mittig im jetzigen Graben liegen werde. Sie wird am Böschungsfußpunkt auf Bahngelände gegründet. Daher muss der vorhandene Aufwuchs entfernt werden. Innerhalb der Bahnanlagen wird der gesamte Querschnitt neu profiliert, und das Regenwasser wird über diese gesamte Fläche der Bahnanlage zum Versickern gebracht. Der Graben wird bahnseits bis zur Lärmschutzwand verfüllt. Auf Privatgrund verbleibt der Graben soweit vorhanden und wird ggf. wieder hergerichtet. Auf Rückfrage sicherte der Vorhabenträger während des Erörterungstermins verbindlich zu, dass die Entwässerungssituation der anliegenden Grundstücke über den noch verbleibenden hälftigen Graben sichergestellt bleibe.

Gegebenenfalls würde der Graben entsprechend hergerichtet. Diese Zusicherung wird als Auflage in diesem Beschluss berücksichtigt. Ferner sei gewährleistet, dass eine Absicherung des Grundstückes des Einwenders zur späteren Baustelle schon zum Schutz der Baustelle auf jeden Fall erfolgen werde.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Der Einwender lehnt eine Inanspruchnahme seines Grundstückes ab

Es erfolgt kein auch nur vorübergehender Eingriff in das Grundstück des Einwenders, sondern es ist lediglich die Eintragung einer Grunddienstbarkeit zur Prüfung und Unterhaltung der geplanten Lärmschutzwand erforderlich.

Zur Unterhaltung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Lärmschutzwände ist jeweils ein 1 m breiter Unterhaltungstreifen entlang der Lärmschutzwand auf der Trassen abgewandten Seite erforderlich. Dieser Unterhaltungstreifen tangiert auch das Grundstück des Einwenders. Entsprechend Grunderwerbsplan (Anlage 14) sowie Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) ist ein Streifen von ca. 10 qm dauerhaft zu beschränken. Grundbuchlich abgesichert soll der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn das Recht eingeräumt werden, die in den Plänen als dauernd zu beschränkende Fläche für Prüfungen und Besichtigungen der Lärmschutzwand zu betreten, für den Aufbau, die Instandhaltung, die Pflege- und Reinigungsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen sowie das Grundstück zu diesen Zwecken jederzeit zu betreten. Der belastete Grundstücksteil ist daher von jeglicher Bebauung bzw. Bewuchs freizuhalten. Der Vorhabenträger verpflichtet sich im Gegenzug, dem Eigentümer die Schäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen, die durch die Benutzung des Grundstücks entstehen.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für den erforderlichen Unterhaltungstreifen der Lärmschutzwand sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die

Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Eine dauerhafte Beschränkung ist ausreichend, um die Unterhaltung der Lärmschutzwand sicherstellen zu können. Weil eine dauerhafte Beschränkung gegenüber der Enteignung der geringere Eingriff in das Eigentum darstellt, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 195**

Die Einwender werden rechtsanwaltlich vertreten. Sie sehen ihre Belange als Eigentümer im Planfeststellungsgebiet betroffen. Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwender tragen vor, dass sie eine Vernässung ihres Grundstückes aufgrund der Inanspruchnahme des Grabens am Ende des Grundstückes befürchten

Im Rahmen des Erörterungstermines erläuterte der Vorhabenträger, dass die dort geplante Lärmschutzwand voraussichtlich mittig im jetzigen Graben liegen werde. Sie wird am Böschungsfußpunkt auf Bahngelände gegründet. Daher muss der vorhandene Aufwuchs entfernt werden. Innerhalb der Bahnanlagen wird der gesamte Querschnitt neu profiliert, und das Regenwasser wird über diese gesamte Fläche der Bahnanlage zum Versickern gebracht. Der Graben wird bahnseits bis zur Lärmschutzwand verfüllt. Auf Privatgrund verbleibt der Graben soweit vorhanden und wird ggf. wieder hergerichtet. Auf Rückfrage sicherte der Vorhabenträger während des

Erörterungstermins verbindlich zu, dass die Entwässerungssituation der anliegenden Grundstücke über den noch verbleibenden hälftigen Graben sichergestellt bleibe. Gegebenenfalls würde der Graben entsprechend hergerichtet. Diese Zusicherung wird als Auflage in diesem Beschluss berücksichtigt. Ferner sei gewährleistet, dass eine Absicherung des Grundstückes der Einwender zur späteren Baustelle schon zum Schutz der Baustelle auf jeden Fall erfolgen werde.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Die Einwender lehnen eine Inanspruchnahme ihres Grundstückes ab

Es erfolgt kein auch nur vorübergehender Eingriff in das Grundstück der Einwender, sondern es ist lediglich die Eintragung einer Grunddienstbarkeit zur Prüfung und Unterhaltung der geplanten Lärmschutzwand erforderlich.

Zur Unterhaltung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Lärmschutzwände ist jeweils ein 1 m breiter Unterhaltungstreifen entlang der Lärmschutzwand auf der Trassen abgewandten Seite erforderlich. Dieser Unterhaltungstreifen tangiert auch das Grundstück der Einwender. Entsprechend Grunderwerbsplan (Anlage 14) sowie Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) ist ein Streifen von ca. 9 qm dauerhaft zu beschränken. Grundbuchlich abgesichert soll der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn das Recht eingeräumt werden, die in den Plänen als dauernd zu beschränkende Fläche für Prüfungen und Besichtigungen der Lärmschutzwand zu betreten, für den Aufbau, die Instandhaltung, die Pflege- und Reinigungsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen sowie das Grundstück zu diesen Zwecken jederzeit zu betreten. Der belastete Grundstücksteil ist daher von jeglicher Bebauung bzw. Bewuchs freizuhalten. Der Vorhabenträger verpflichtet sich im Gegenzug, den Eigentümern die Schäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen, die durch die Benutzung des Grundstücks entstehen.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für den erforderlichen Unterhaltungstreifen der Lärmschutzwand sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die

Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Eine dauerhafte Beschränkung ist ausreichend, um die Unterhaltung der Lärmschutzwand sicherstellen zu können. Weil eine dauerhafte Beschränkung gegenüber der Enteignung der geringere Eingriff in das Eigentum darstellt, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 196**

Die Einwender werden rechtsanwaltlich vertreten. Sie sehen ihre Belange als Eigentümer im Planfeststellungsgebiet betroffen. Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwender tragen vor, dass sie eine Vernässung ihres Grundstückes aufgrund der Inanspruchnahme des Grabens am Ende des Grundstückes befürchten

Im Rahmen des Erörterungstermines erläuterte der Vorhabenträger, dass die dort geplante Lärmschutzwand voraussichtlich mittig im jetzigen Graben liegen werde. Sie wird am Böschungsfußpunkt auf Bahngelände gegründet. Daher muss der vorhandene Aufwuchs entfernt werden. Innerhalb der Bahnanlagen wird der gesamte Querschnitt neu profiliert, und das Regenwasser wird über diese gesamte Fläche der Bahnanlage zum Versickern gebracht. Der Graben wird bahnseits bis zur Lärmschutzwand verfüllt. Auf Privatgrund verbleibt der Graben soweit vorhanden und wird ggf. wieder hergerichtet. Auf Rückfrage sicherte der Vorhabenträger während des

Erörterungstermins verbindlich zu, dass die Entwässerungssituation der anliegenden Grundstücke über den noch verbleibenden hälftigen Graben sichergestellt bleibe. Gegebenenfalls würde der Graben entsprechend hergerichtet. Diese Zusicherung wird als Auflage in diesem Beschluss berücksichtigt. Ferner sei gewährleistet, dass eine Absicherung des Grundstückes der Einwender zur späteren Baustelle schon zum Schutz der Baustelle auf jeden Fall erfolgen werde.

Die Einwender lehnen eine Inanspruchnahme ihres Grundstückes ab

Es erfolgt kein auch nur vorübergehender Eingriff in das Grundstück der Einwender, sondern es ist lediglich die Eintragung einer Grunddienstbarkeit zur Prüfung und Unterhaltung der geplanten Lärmschutzwand erforderlich.

Zur Unterhaltung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Lärmschutzwände ist jeweils ein 1 m breiter Unterhaltungstreifen entlang der Lärmschutzwand auf der Trassen abgewandten Seite erforderlich. Dieser Unterhaltungstreifen tangiert auch das Grundstück der Einwender. Entsprechend Grunderwerbsplan (Anlage 14) sowie Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) ist ein Streifen von ca. 10 qm dauerhaft zu beschränken. Grundbuchlich abgesichert soll der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn das Recht eingeräumt werden, die in den Plänen als dauernd zu beschränkende Fläche für Prüfungen und Besichtigungen der Lärmschutzwand zu betreten, für den Aufbau, die Instandhaltung, die Pflege- und Reinigungsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen sowie das Grundstück zu diesen Zwecken jederzeit zu betreten. Der belastete Grundstücksteil ist daher von jeglicher Bebauung bzw. Bewuchs freizuhalten. Der Vorhabenträger verpflichtet sich im Gegenzug, den Eigentümern die Schäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen, die durch die Benutzung des Grundstücks entstehen.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne



das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für den erforderlichen Unterhaltungstreifen der Lärmschutzwand sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Eine dauerhafte Beschränkung ist ausreichend, um die Unterhaltung der Lärmschutzwand sicherstellen zu können. Weil eine dauerhafte Beschränkung gegenüber der Enteignung der geringere Eingriff in das Eigentum darstellt, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 197**

Die Einwenderin wird rechtsanwaltlich vertreten. Sie sieht ihre Belange als Eigentümerin im Planfeststellungsgebiet betroffen. Die Einwenderin spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwenderin trägt vor, dass sie eine Vernässung ihres Grundstückes aufgrund der Inanspruchnahme des Grabens am Ende des Grundstückes befürchtet. Ihr Grundstück werde auf zwei Seiten durch einen Graben entwässert.

Im Rahmen des Erörterungstermines erläuterte der Vorhabenträger, dass die dort geplante Lärmschutzwand voraussichtlich mittig im jetzigen Graben liegen werde. Sie wird am Böschungfußpunkt auf Bahngelände gegründet. Daher muss der vorhandene Aufwuchs entfernt werden. Innerhalb der Bahnanlagen wird der gesamte Querschnitt neu profiliert, und das Regenwasser wird über diese gesamte Fläche der Bahnanlage zum Versickern gebracht. Der Graben wird bahnseits bis zur Lärmschutzwand verfüllt.

Auf Privatgrund verbleibt der Graben soweit vorhanden und wird ggf. wieder hergerichtet. Auf Rückfrage sicherte der Vorhabenträger während des Erörterungstermins verbindlich zu, dass die Entwässerungssituation der anliegenden Grundstücke über den noch verbleibenden hälftigen Graben sichergestellt bleibe. Gegebenenfalls würde der Graben entsprechend hergerichtet. Diese Zusicherung wird als Auflage in diesem Beschluss berücksichtigt. Ferner sei gewährleistet, dass eine Absicherung des Grundstückes der Einwender zur späteren Baustelle schon zum Schutz der Baustelle auf jeden Fall erfolgen werde.

Von Seiten des Vorhabenträgers wird im Rahmen des Erörterungstermins ausdrücklich versichert, dass der Graben auf den Kahlken erhalten bleibt.

#### Die Einwenderin lehnt eine Inanspruchnahme ihres Grundstückes ab

Es erfolgt kein auch nur vorübergehender Eingriff in das Grundstück der Einwenderin, sondern es ist lediglich die Eintragung einer Grunddienstbarkeit zur Prüfung und Unterhaltung der geplanten Lärmschutzwand erforderlich.

Zur Unterhaltung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Lärmschutzwände ist jeweils ein 1 m breiter Unterhaltungstreifen entlang der Lärmschutzwand auf der Trassen abgewandten Seite erforderlich. Dieser Unterhaltungstreifen tangiert auch das Grundstück der Einwenderin. Entsprechend Grunderwerbsplan (Anlage 14) sowie Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) ist ein Streifen von ca. 16 qm dauerhaft zu beschränken. Grundbuchlich abgesichert soll der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn das Recht eingeräumt werden, die in den Plänen als dauernd zu beschränkende Fläche für Prüfungen und Besichtigungen der Lärmschutzwand zu betreten, für den Aufbau, die Instandhaltung, die Pflege- und Reinigungsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen sowie das Grundstück zu diesen Zwecken jederzeit zu betreten. Der belastete Grundstücksteil ist daher von jeglicher Bebauung bzw. Bewuchs freizuhalten. Der Vorhabenträger verpflichtet sich im Gegenzug, der Eigentümerin die Schäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen, die durch die Benutzung des Grundstückes entstehen.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem

Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für den erforderlichen Unterhaltungstreifen der Lärmschutzwand sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Eine dauerhafte Beschränkung ist ausreichend, um die

Unterhaltung der Lärmschutzwand sicherstellen zu können. Weil eine dauerhafte Beschränkung gegenüber der Enteignung der geringere Eingriff in das Eigentum darstellt, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 198**

Die Einwender werden rechtsanwaltlich vertreten. Sie sehen ihre Belange als Eigentümer im Planfeststellungsgebiet betroffen. Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden die maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Erschütterungen auftreten werden.

Durch die geplante 2,5 m hohe Lärmschutzwand werden die Schienenverkehrslärmimmissionen von der künftigen Straßenbahntrasse wirkungsvoll verringert, so dass die maßgebenden Immissionsgrenzwerte fast überall am Wohngebäude sowie im gesamten Außenwohnbereich (Balkon, Terrasse) des Wohngebäudes der Einwender unterschritten werden. Ein Anspruch auf passiven Lärmschutz kommt an dem betr. Wohngebäude lediglich auf der Ostseite (zur Straße Luneplate gelegen) im 1. und 2. Obergeschoss sowie auf der Südseite (zur Gleistrasse gelegen) ebenfalls im 1. und 2. Obergeschoss in Betracht, weil dort die Nachtgrenzwerte geringfügig überschritten werden.

Es kommt auf diesen Hausseiten ein Anspruch auf Objektschutz in Betracht, sofern Schallschutzmaßnahmen notwendig sind. Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen können nur erstattet werden, wenn an den schutzbedürftigen Räumen noch kein ausreichender Schallschutz vorhanden ist. Objektschutzmaßnahmen nach Planfeststellungsbeschluss durch Einbau von

Lärmschutzfenstern können nur auf der in der Schalltechnischen Untersuchung angegebenen Hausseiten und Etagen sowie nur an schutzbedürftigen Räumen gewährt werden. Hierbei handelt es sich um Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Dazu gehören insbesondere Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer sowie Wohnküchen (mind. 12 qm Wohnfläche). Bäder, Toiletten, Treppenhäuser und Abstell- bzw. Lagerräume gehören nicht dazu.

Entschädigungen für passive Lärmschutzmaßnahmen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Sie sind außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabenträger zu regeln. Ein entsprechender Antrag wäre daher nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Verfahren an den Vorhabenträger zu richten. Antragsberechtigt sind nur die Eigentümer der jeweiligen Wohngebäude bzw. Eigentumswohnungen.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht durch zusätzliche Lärmbelastungen betroffen zu sein. Insoweit teilweise „dem Grunde nach“ ein Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht, wird dem Einwand teilweise entsprochen, die darüber hinausgehenden Forderungen werden zurückgewiesen.

#### Die Einwender fordern eine Beweissicherung ihres Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Die Einwender lehnen eine Inanspruchnahme ihres Grundstückes ab

Aufgrund der Einwendung wurde seitens des Vorhabenträgers eine geringfügige Veränderung der Trassierung vorgenommen, so dass die Lärmschutzwand nunmehr auf öffentlichem Grund errichtet werden kann. Es erfolgt daher kein auch nur vorübergehender Eingriff in das Grundstück der Einwender, sondern es ist lediglich noch die Eintragung einer Grunddienstbarkeit zur Prüfung und Unterhaltung der geplanten Lärmschutzwand erforderlich.

Zur Unterhaltung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Lärmschutzwände ist jeweils ein 1 m breiter Unterhaltungstreifen entlang der Lärmschutzwand auf der Trassen abgewandten Seite erforderlich. Dieser Unterhaltungstreifen tangiert auch das Grundstück der Einwender. Entsprechend Grunderwerbsplan (Anlage 14) sowie Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) ist ein Streifen von ca. 30 qm dauerhaft zu beschränken. Grundbuchlich abgesichert soll dem Vorhabenträger das Recht eingeräumt werden, die in den Plänen als dauernd zu beschränkende Fläche für Prüfungen und Besichtigungen der Lärmschutzwand zu betreten, für den Aufbau, die Instandhaltung, die Pflege- und Reinigungsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen sowie das Grundstück zu diesen Zwecken jederzeit zu betreten. Der belastete Grundstücksteil ist daher von jeglicher Bebauung bzw. Bewuchs freizuhalten. Der Vorhabenträger verpflichtet sich im Gegenzug, den Eigentümern die Schäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen, die durch die Benutzung des Grundstücks entstehen.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für den erforderlichen Unterhaltungstreifen der Lärmschutzwand sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach

Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Eine dauerhafte Beschränkung ist ausreichend, um die Unterhaltung der Lärmschutzwand sicherstellen zu können. Weil eine dauerhafte Beschränkung gegenüber der Enteignung der geringere Eingriff in das Eigentum darstellt, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung zu Nummer 198 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung, dem Grunde nach Feststellung eines Anspruches auf passiven Lärmschutz und Wegfall des Grunderwerbs).



### **Zu Einwendungsnummer 199**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

Das Wohngebäude der Einwender liegt in Niedersachsen. Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist der bremische Teil der Linie 8. Die Betroffenheit des Eigentums in Niedersachsen wäre im dortigen Planfeststellungsverfahren vorzubringen gewesen.

### **Zu Einwendungsnummer 200**

Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die geplante Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 201**

Die Einwender sehen ihre Belange als Wohnungseigentümer im Planfeststellungsgebiet betroffen. Sie sprechen sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten grundsätzlich gegen die Maßnahme aus. Sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Das zur Wohnung gehörende Grundstück ist weder durch dauerhafte noch durch vorübergehende Inanspruchnahme betroffen.

Darüber hinaus fordern die Einwender eine Beweissicherung des Wohngebäudes, in dem sich ihre Eigentumswohnung befindet

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwendung zu Nummer 201 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung).

### **Zu Einwendungsnummer 202**

Die Einwender sehen ihre Belange als Wohnungseigentümer im Planfeststellungsgebiet betroffen. Sie sprechen sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten grundsätzlich gegen die Maßnahme aus. Sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Das zur Wohnung gehörende Grundstück ist weder durch dauerhafte noch durch vorübergehende Inanspruchnahme betroffen.

Darüber hinaus fordern die Einwender eine Beweissicherung des Wohngebäudes, in dem sich ihre Eigentumswohnung befindet

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwendung zu Nummer 202 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung).

**Zu Einwendungsnummer 203**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 204**

Der Einwender bemängelt eine fehlende Lärmschutzwand hinter den Grundstücken Bredaer Straße 70 bis 84 und wendet sich gegen einen öffentlichen Weg von der Heinrich-Plett-Allee zum Neuen Damm.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Lärmschutz

Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen wird im Bereich der Wohngebäude Bredaer Straße Nr. 70-84 weder durch den Neubau der Straßenbahn noch durch den Ausbau der Heinrich-Plett-Allee ein Anspruch auf Lärmschutz gem. 16. BImSchV ausgelöst, da die maßgebenden Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

Der angesprochene Lückenschluss zwischen den Lärmschutzwänden erfolgt unter Berücksichtigung der städtebaulichen Belange. Damit wird dem Eindruck der Zergliederung bzw. Zerschneidung entgegengewirkt.

Der geplante Weg an der rückwärtigen Grenze der Grundstücke Bredaer Straße 78 - 84 dient der Aufrechterhaltung der bereits heute vorhandenen Wegebeziehung zwischen Scheveninger Straße und Neuer Damm und wurde aufgrund der Anregungen aus den Bürgerforen in der Planung berücksichtigt. Zusätzliche Bäume müssen hierfür nicht gefällt werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 205**

Die Einwender befürchten Beeinträchtigungen sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwendung zu Nummer 205 wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 206**

Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Die Einwender lehnen eine Inanspruchnahme ihres Grundstückes ab

Zur Unterhaltung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Lärmschutzwände ist jeweils ein 1 m breiter Unterhaltungstreifen entlang der Lärmschutzwand auf der Trassen abgewandten Seite erforderlich. Dieser Unterhaltungstreifen tangiert auch das Grundstück der Einwender. Entsprechend Grunderwerbsplan (Anlage 14) sowie Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) ist ein Streifen von ca. 14 qm dauerhaft zu beschränken. Grundbuchlich abgesichert soll der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn das Recht eingeräumt werden, die in den Plänen als dauernd zu beschränkende Fläche für Prüfungen und Besichtigungen der Lärmschutzwand zu betreten, für den Aufbau, die Instandhaltung, die Pflege- und Reinigungsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen sowie das Grundstück zu diesen Zwecken jederzeit zu betreten. Der belastete Grundstücksteil ist daher von jeglicher Bebauung bzw. Bewuchs freizuhalten. Der Vorhabenträger verpflichtet sich im Gegenzug, den Eigentümern die Schäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen, die durch die Benutzung des Grundstücks entstehen.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom

Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für den erforderlichen Unterhaltungstreifen der Lärmschutzwand sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Eine dauerhafte Beschränkung ist ausreichend, um die Unterhaltung der Lärmschutzwand sicherstellen zu können. Weil eine dauerhafte Beschränkung gegenüber der Enteignung der geringere Eingriff in das Eigentum

darstellt, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 207**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 208**

Die Einwenderin wird rechtsanwaltlich vertreten. Sie sieht ihre Belange als Eigentümerin im Planfeststellungsgebiet betroffen. Die Einwenderin spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Das Grundstück der Einwenderin ist weder durch dauerhafte noch durch vorübergehende Inanspruchnahme betroffen.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

## **Zu Einwendungsnummer 209**

Die Einwender werden rechtsanwaltlich vertreten. Sie sehen ihre Belange als Eigentümer im Planfeststellungsgebiet betroffen. Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Auf dem Grundstück der Einwender werden keine baulichen Maßnahmen durchgeführt. Heute vorhandene Gräben, soweit diese nicht auf Bahngelände liegen, sind von dieser Baumaßnahme nicht betroffen und werden daher durch dieses Vorhaben nicht verändert. Von Seiten des Vorhabenträgers wurde während des Erörterungstermins ausdrücklich bestätigt, dass die vorhandenen Gräben erhalten bleiben und die Entwässerung der Grundstücke somit gewährleistet sei.

### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

### Die Einwender lehnen eine Inanspruchnahme ihres Grundstückes ab

Zur Unterhaltung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Lärmschutzwände ist jeweils ein 1 m breiter Unterhaltungsstreifen entlang der Lärmschutzwand auf der Trassen abgewandten Seite erforderlich. Dieser Unterhaltungsstreifen tangiert auch das Grundstück der Einwender. Entsprechend Grunderwerbsplan (Anlage 14) sowie Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) ist ein Streifen von ca. 16 qm dauerhaft zu beschränken. Grundbuchlich abgesichert soll der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn das Recht eingeräumt werden, die in den Plänen als dauernd zu beschränkende Fläche für Prüfungen und Besichtigungen der



Lärmschutzwand zu betreten, für den Aufbau, die Instandhaltung, die Pflege- und Reinigungsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen sowie das Grundstück zu diesen Zwecken jederzeit zu betreten. Der belastete Grundstücksteil ist daher von jeglicher Bebauung bzw. Bewuchs freizuhalten. Der Vorhabenträger verpflichtet sich im Gegenzug, den Eigentümern die Schäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen, die durch die Benutzung des Grundstücks entstehen.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für den erforderlichen Unterhaltungstreifen der Lärmschutzwand sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im

Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Eine dauerhafte Beschränkung ist ausreichend, um die Unterhaltung der Lärmschutzwand sicherstellen zu können. Weil eine dauerhafte Beschränkung gegenüber der Enteignung der geringere Eingriff in das Eigentum darstellt, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 210**

Die Einwenderin wird rechtsanwältlich vertreten. Sie sieht ihre Belange als Eigentümerin im Planfeststellungsgebiet betroffen. Die Einwenderin spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwenderin fordert eine Beweissicherung ihres Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Auf dem Grundstück der Einwenderin werden keine baulichen Maßnahmen durchgeführt. Heute vorhandene Gräben, soweit diese nicht auf Bahngelände liegen, sind von dieser Baumaßnahme nicht betroffen und werden daher durch dieses Vorhaben nicht verändert.

#### Die Einwenderin lehnt eine Inanspruchnahme ihres Grundstückes ab

Zur Unterhaltung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Lärmschutzwände ist jeweils ein 1 m breiter Unterhaltungstreifen entlang der Lärmschutzwand auf der Trassen abgewandten Seite erforderlich. Dieser Unterhaltungstreifen tangiert auch das Grundstück der Einwenderin. Entsprechend Grunderwerbsplan (Anlage 14) sowie Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) ist ein Streifen von ca. 23 qm dauerhaft zu beschränken. Grundbuchlich abgesichert soll der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn das Recht eingeräumt werden, die in den Plänen als dauernd zu beschränkende Fläche für Prüfungen und Besichtigungen der Lärmschutzwand zu betreten, für den Aufbau, die Instandhaltung, die Pflege- und Reinigungsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen sowie das Grundstück zu diesen Zwecken jederzeit zu betreten. Der belastete Grundstücksteil ist daher von jeglicher Bebauung bzw. Bewuchs freizuhalten. Der Vorhabenträger verpflichtet sich im Gegenzug, den Eigentümern die Schäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen, die durch die Benutzung des Grundstücks entstehen.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem

Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für den erforderlichen Unterhaltungstreifen der Lärmschutzwand sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Eine dauerhafte Beschränkung ist ausreichend, um die

Unterhaltung der Lärmschutzwand sicherstellen zu können. Weil eine dauerhafte Beschränkung gegenüber der Enteignung der geringere Eingriff in das Eigentum darstellt, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 211**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummern 212, 213 und 214**

Die Einwender werden rechtsanwaltlich vertreten. Sie sehen ihre Belange als Eigentümer betroffen. Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn. Das Eigentum der Einwender liegt allerdings in Niedersachsen. Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist der bremische Teil der Linie 8. Die Betroffenheit des Eigentums in Niedersachsen wäre im dortigen Planfeststellungsverfahren vorzubringen gewesen.

Darüber hinaus werden diese Einwendungen unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 215**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 216**

Die Einwenderin befürchtet Beeinträchtigungen sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwenderin fordert eine Beweissicherung ihres Wohngebäudes.

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 217**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 218**

Die Einwenderin sieht ihre Belange als Wohnungseigentümerin im Planfeststellungsgebiet betroffen. Sie spricht sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten grundsätzlich gegen die Maßnahme aus. Sie befürchtet Beeinträchtigungen sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Das zur Wohnung gehörende Grundstück ist weder durch dauerhafte noch durch vorübergehende Inanspruchnahme betroffen.

Darüber hinaus fordert die Einwenderin eine Beweissicherung des Wohngebäudes, in dem sich ihre Eigentumswohnung befindet.

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen)

und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwendung zu Nummer 218 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung).

### **Zu Einwendungsnummer 219**

Die Einwender befürchten Beeinträchtigungen sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Im Übrigen wird diese Einwendung unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 220 und 221**

Die Einwender befürchten Beeinträchtigungen sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Im Übrigen wird diese Einwendung unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 222**

Die Einwenderin befürchtet Beeinträchtigungen sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Im Übrigen wird diese Einwendung unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen zurückgewiesen.



### **Zu Einwendungsnummer 223**

Der Einwender befürchtet Beeinträchtigungen sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Am Wohngebäude des Einwenders werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Im Übrigen wird diese Einwendung unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 224**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 225**

Die Einwender befürchten eine Betroffenheit einer Kinderkrippengruppe im Gebäude Tegeler Plate 23. Die Betreuungszeit wird mit 7 bis 15 Uhr angegeben.

Entsprechend den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens (Anlage 17 der Planfeststellungsunterlagen) werden am Gebäude Tegeler Plate 23 fast überall die maßgebenden Grenzwerte eingehalten. Lediglich auf der Trassen-zugewandten Hausseite wird im vorderen Teilbereich und hier auch nur im 3. und 4. Obergeschoss der Immissionsgrenzwert nach § 2 der 16. BImSchV für den Nachtzeitraum geringfügig überschritten, so dass hier ein Anspruch auf passiven Lärmschutz in Betracht kommt. Im 4. Obergeschoss wird außerdem im Eckbereich der Tagesgrenzwert für den Außenwohnbereich, d.h. den Balkon, geringfügig überschritten.

Eine Betroffenheit für die Kinderkrippengruppe kann damit ausgeschlossen werden. Da die Betreuungszeit ausschließlich im Tageszeitraum liegt, entsteht durch die Überschreitung des Nachtgrenzwertes keine Betroffenheit. Hinsichtlich des Balkons im 4. Obergeschoss ist von einer regelmäßigen Nutzung durch Kinder im Alter von sechs Monaten bis zu drei Jahren nicht auszugehen, so dass es auch durch diese Grenzwertüberschreitung nicht zu einer Betroffenheit der Kinderkrippengruppe kommt, selbst wenn sie sich im 4. Obergeschoss befinden sollte.

Aus diesem Grund sowie unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 226**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 227**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 228**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 229**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 230**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 231**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 232**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 233**

Die Einwenderin sieht ihre Belange als Hauseigentümerin im Planfeststellungsgebiet betroffen. Sie spricht sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten grundsätzlich

gegen die Maßnahme aus. Sie befürchtet Beeinträchtigungen sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Das zum Haus gehörende Grundstück ist weder durch dauerhafte noch durch vorübergehende Inanspruchnahme betroffen.

Darüber hinaus fordert die Einwenderin eine Beweissicherung ihres Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwendung zu Nummer 233 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung).

#### **Zu Einwendungsnummer 234**

Der Einwender sieht seine Belange als Hauseigentümer im Planfeststellungsgebiet betroffen. Er befürchtet Beeinträchtigungen sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude des Einwenders werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Darüber hinaus fordert der Einwender eine Beweissicherung seines Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die

Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwendung zu Nummer 234 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung).

#### **Zu Einwendungsnummer 235**

Die Einwender sprechen sich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 236**

Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn. Das Eigentum der Einwender liegt allerdings in Niedersachsen. Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist der bremische Teil der Linie 8. Die Betroffenheit des Eigentums in Niedersachsen wäre im dortigen Planfeststellungsverfahren vorzubringen gewesen.

Darüber hinaus werden diese Einwendungen unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 237**

Die Einwender sehen ihre Belange als Eigentümer im Planfeststellungsgebiet betroffen. Sie sprechen sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten grundsätzlich gegen die Maßnahme aus. Sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden fast alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Unter Beachtung der Pegelminderung durch die geplante Lärmschutzwand werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete in allen Etagen des Wohngebäudes sowie im Außenwohnbereich der Einwender eingehalten.

Gebäudeschäden durch Erschütterungen aus dem Bau und Betrieb der Straßenbahn können unter Berücksichtigung der für das Haus der Einwender prognostizierten Werte ausgeschlossen werden.

Möglicherweise ist aber eine Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 (Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) im Bereich des 1. OG und des Dachgeschosses zu erwarten und es wird damit eine Betroffenheit durch Erschütterungen aus dem Betrieb der Straßenbahn für dieses Gebäude ausgelöst.

Für das Gebäude Bredaer Straße 68 (Messort L1\_9 im Erschütterungstechnischen Gutachten, Anlage 18a) wird von Seiten des Vorhabenträgers zugesichert, nach Betriebsaufnahme der Straßenbahn Schwingungsmessungen durchzuführen, um die tatsächliche Betroffenheit zu überprüfen. Sollte sich eine wesentliche Überschreitung der Anhaltswerte nach der DIN 4150, Teil 2, ergeben, sind entsprechend der Höhe der Immissionen und je nach Grad der Betroffenheit des bzw. der Gebäude schwingungsmindernde Maßnahmen (z.B. Versteifung der Decken) an dem Gebäude zu ergreifen bzw. die Wertminderung zu entschädigen. Gesetzliche Grundlage für eventuelle Schutzansprüche ist dabei § 74 Absatz 2 BremVwVfG, nach dem der Vorhabenträger entsprechende Vorkehrungen zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen des Vorhabens vorzusehen hat. (siehe auch unter „Nebenbestimmungen“ 2.7.2)

Straßenbahntypische Oberbausysteme zur Reduzierung der Erschütterungen können hier aufgrund der Güterzugüberfahrten keine Anwendung finden, da diese nicht für die bei Güterzügen typischen Achslasten ausgelegt sind. Eine Reduzierung der Erschütterungen aus dem Betrieb der Straßenbahn kann für das möglicherweise betroffene Gebäude der Einwender über eine Versteifung der Geschossdecken erreicht werden. Ein derartiger Anspruch kommt in Betracht für Räume, die ausschließlich Wohnzwecken dienen und in denen die tatsächliche Betroffenheit durch Messungen nach Inbetriebnahme nachgewiesen wird. Aufgrund des

Einzelfalls und der Geringfügigkeit und Eventualität der möglichen Überschreitung wird die Bewertung des Vorhabenträgers, dass Vorsorgemaßnahmen in der Planung in diesem Fall nicht gerechtfertigt seien, von der Planfeststellungsbehörde geteilt. Durch Zusage des Vorhabenträgers mit entsprechender Auflage in diesem Beschluss werden die berechtigten Belange der Einwender ausreichend berücksichtigt und abgesichert.

Das Grundstück der Einwender ist weder durch dauerhafte noch durch vorübergehende Inanspruchnahme betroffen.

#### Darüber hinaus fordern die Einwender eine Beweissicherung ihres Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht möglicherweise durch Erschütterungen aus dem Betrieb der Straßenbahn bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung zu Nummer 237 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung).

#### **Zu Einwendungsnummer 238**

Die Einwender sprechen sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 239**

Die Einwenderin spricht sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten gegen die Maßnahme aus, sie befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 240**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 241**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 242**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 243**

Die Einwenderin spricht sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten gegen die Maßnahme aus, sie befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Die Einwenderin trägt vor, dass sie eine Vernässung ihres Grundstückes aufgrund der Inanspruchnahme des Grabens am Ende des Grundstückes befürchtet

Im Rahmen des Erörterungstermins erläuterte der Vorhabenträger, dass die dort geplante Lärmschutzwand voraussichtlich mittig im jetzigen Graben liegen werde. Sie wird am Böschungsfußpunkt auf Bahngelände gegründet. Daher muss der vorhandene Aufwuchs entfernt werden. Innerhalb der Bahnanlagen wird der gesamte Querschnitt neu profiliert, und das Regenwasser wird über diese gesamte Fläche der Bahnanlage zum Versickern gebracht. Der Graben wird bahnseits bis zur Lärmschutzwand verfüllt. Auf Privatgrund verbleibt der Graben soweit vorhanden und wird ggf. wieder hergerichtet. Auf Rückfrage sicherte der Vorhabenträger während des Erörterungstermins verbindlich zu, dass die Entwässerungssituation der anliegenden Grundstücke über den noch verbleibenden hälftigen Graben sichergestellt bleibe. Gegebenenfalls würde der Graben entsprechend hergerichtet. Diese Zusicherung wird als Auflage in diesem Beschluss berücksichtigt. Ferner sei gewährleistet, dass eine Absicherung des Grundstückes der Einwender zur späteren Baustelle schon zum Schutz der Baustelle auf jeden Fall erfolgen werde.

#### Die Einwenderin lehnt eine Inanspruchnahme ihres Grundstückes ab

Während der Bauphase wird keine Inanspruchnahme des Grundstückes der Einwenderin erforderlich. Die Lärmschutzwand wird am Böschungsfußpunkt hergestellt und verläuft vollständig auf Bahngelände. Das Oberflächenwasser der Bahnanlage



wird über diese Böschungsschulter zum Versickern gebracht, so dass keine Vernässung des Grundstückes der Einwenderin zu befürchten ist (dazu siehe auch vorstehenden Absatz).

Zur Unterhaltung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Lärmschutzwände ist jeweils ein 1 m breiter Unterhaltungstreifen entlang der Lärmschutzwand auf der Trassen abgewandten Seite erforderlich. Dieser Unterhaltungstreifen tangiert auch das Grundstück der Einwenderin. Entsprechend Grunderwerbsplan (Anlage 14) sowie Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) ist ein Streifen von ca. 6 qm dauerhaft zu beschränken. Grundbuchlich abgesichert soll der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn das Recht eingeräumt werden, die in den Plänen als dauernd zu beschränkende Fläche für Prüfungen und Besichtigungen der Lärmschutzwand zu betreten, für den Aufbau, die Instandhaltung, die Pflege- und Reinigungsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen sowie das Grundstück zu diesen Zwecken jederzeit zu betreten. Der belastete Grundstücksteil ist daher von jeglicher Bebauung bzw. Bewuchs freizuhalten. Der Vorhabenträger verpflichtet sich im Gegenzug, der Eigentümerin die Schäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen, die durch die Benutzung des Grundstücks entstehen.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für den erforderlichen Unterhaltungstreifen der Lärmschutzwand sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Eine dauerhafte Beschränkung ist ausreichend, um die Unterhaltung der Lärmschutzwand sicherstellen zu können. Weil eine dauerhafte Beschränkung gegenüber der Enteignung der geringere Eingriff in das Eigentum darstellt, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 243 a**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 244**

Der Einwender spricht sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten gegen die Maßnahme aus, er befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude des Einwenders werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 245**

Die Einwenderin spricht sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten gegen die Maßnahme aus, sie befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 246**

Der Einwender spricht sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten gegen die Maßnahme aus, er befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude des Einwenders werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 247**

Die Einwenderin spricht sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten gegen die Maßnahme aus, sie befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 248**

Die Einwenderin spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden die maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Lärmschutz

Durch die geplante 1,2 m hohe Lärmschutzwand werden die Schienenverkehrslärmimmissionen von der künftigen Straßenbahntrasse wirkungsvoll verringert, so dass die maßgebenden Immissionsgrenzwerte fast überall am Wohngebäude sowie im Außenwohnbereich (Balkon, Terrasse) des Wohngebäudes der Einwenderin unterschritten werden. Ein Anspruch auf passiven Lärmschutz kommt

an dem betr. Wohngebäude lediglich auf der Ostseite (schmale Hausseite, zur Gleistrasse gelegen) im 2. Obergeschoss (OG) sowie auf der Südseite (zur Gleistrasse gelegen) im gleisnäheren Bereich im 1. bis 4. OG sowie im entfernteren, zur Hausnummer 16 gelegenen Bereich des Wohngebäudes im 3. und 4. OG in Betracht, weil dort die Nachtgrenzwerte geringfügig überschritten werden.

Es kommt auf diesen Hausseiten ein Anspruch auf Objektschutz in Betracht, sofern Schallschutzmaßnahmen notwendig sind. Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen können nur erstattet werden, wenn an den schutzbedürftigen Räumen noch kein ausreichender Schallschutz vorhanden ist. Objektschutzmaßnahmen nach Planfeststellungsbeschluss durch Einbau von Lärmschutzfenstern können nur auf der in der Schalltechnischen Untersuchung angegebenen Hausseiten und Etagen sowie nur an schutzbedürftigen Räumen gewährt werden. Hierbei handelt es sich um Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Dazu gehören insbesondere Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer. Bäder, Toiletten, Treppenhäuser und Abstell- bzw. Lagerräume gehören nicht dazu. Weil lediglich die Nachtgrenzwerte geringfügig überschritten werden, können auch Küchen keine Berücksichtigung finden.

Ferner ergibt sich für die Balkone im 2. und 3. OG an der südlichen, direkt zur Gleistrasse gelegenen Hausecke dem Grunde nach ein Anspruch auf eine sogenannte Außenwohnbereichsentschädigung. Dies ist eine Entschädigung in Geld für die nicht vermeidbare Belästigung durch Lärm bei Aufenthalt auf dem Balkon, da dieser Bereich in der Regel nicht mit vertretbarem Aufwand wirksam geschützt werden kann. Voraussetzung für die Zahlung dieser Entschädigung ist allerdings, dass der Balkon wirklich „bewohnt“ wird, d.h. zum „Wohnen im Freien“ geeignet und bestimmt ist sowie entsprechend genutzt wird.

Entschädigungen für passive Lärmschutzmaßnahmen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Sie sind außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabenträger zu regeln. Ein entsprechender Antrag wäre daher nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Verfahren an den Vorhabenträger zu richten. Antragsberechtigt sind dabei nur die Eigentümer der jeweiligen Wohngebäude bzw. der Eigentumswohnungen.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht durch zusätzliche Lärmbelastungen betroffen zu sein. Insoweit teilweise „dem Grunde nach“ ein Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht, falls die von der Einwenderin bewohnte Wohnung auf der zur Gleistrasse gelegenen

Gebäudeseite liegt, wird dem Einwand teilweise entsprochen, die darüber hinausgehenden Forderungen werden zurückgewiesen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 249**

Die Einwender (Eigentümergeinschaft) sprechen sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

An den Wohngebäuden der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Verlegung der Grundstücksüberfahrt sowie Herstellung einer Feuerwehrezufahrt

Zurzeit befindet sich die Überfahrt zum Grundstück Heinrich-Plett-Allee 80-82a an der nordwestlichen Grundstücksseite. An dieser Stelle ist zukünftig eine signalisierte Querungsstelle für Fußgänger vorgesehen, die auch als Zugang zur Haltestelle dient. Da diese zum Einen aus verkehrstechnischen Gründen direkt am Knotenpunkt (Einmündung Delfter Straße) anzuordnen ist und sich zum Anderen direkt daneben (Haus-Nr. 78) eine weitere Grundstückszufahrt befindet, kann die Lage der Querungsstelle nicht verändert werden.

Aufgrund diverser Einwände und Bedenken hinsichtlich der vorgesehenen Verlegung der Grundstücksüberfahrt wurden seitens des Vorhabenträgers nochmals die planerischen Möglichkeiten der Zu- und Abfahrtsgestaltung zur Wohnanlage Heinrich-Plett-Allee 80/82 überprüft. Wie im Erörterungstermin zugesagt wurde die Situation auch anlässlich eines Ortstermins (Mai und Dezember 2015) erörtert. Im Ergebnis bleibt es bei der Verlegung der Grundstückszu- und -abfahrt an die südliche Grundstücksseite. Dabei wird die neue Lage der Überfahrt so festgelegt, dass die an der südöstlichen Grundstücksecke vorhandenen privaten Stellplätze direkt angefahren werden können. Es geht kein Stellplatz verloren, alle vorhandenen Stellplätze bleiben erhalten.

Die gewünschte Herstellung der Zu- und Abfahrt im direkten Anschluss an die Fußgängerfurt, d.h. gegenüber der heutigen Lage nur um ca. 5 m nach Süden verschoben, lässt sich aus zwei Gründen nicht umsetzen. Wesentliches Argument ist das Ergebnis der verkehrstechnischen Prüfung, wonach dann der signalisierte Knotenpunkt nicht mehr ausreichend leistungsfähig wäre. Aber auch aus Gründen

der Verkehrssicherheit war eine derartige Lage abzulehnen. Nur durch die Verlegung der Überfahrt ist die An- und Abfahrt von und auf die Heinrich-Plett-Allee für die Anlieger weiterhin gewährleistet.

Für die Anlieferung von Heizöl, Möbeln etc. können größere Fahrzeuge das Grundstück von der Heinrich-Plett-Allee aus über die neue Überfahrt rückwärts anfahren und in Vorwärtsfahrt wieder verlassen. Ein Wenden auf dem Grundstück ist – wie heute auch – mit großen Lkw nicht möglich. Darüber hinaus wurde von Seiten des Vorhabenträgers angeboten, einen Sicherheitsschlüssel bzw. einen Dreikantschlüssel für die klappbaren Poller bei der Verwaltung zur Verfügung zu stellen, um im Ausnahme- bzw. Bedarfsfall eine vereinfachte Zuwegung auf das Grundstück zu schaffen.

Weil für Löschfahrzeuge der Feuerwehr ein Befahren von der Heinrich-Plett-Allee in einem 180°-Bogen auf das Grundstück nicht möglich ist, wird an der nördlichen Grundstücksgrenze eine separate 5 m breite Feuerwehrezufahrt eingerichtet. Diese – entsprechend abgesperrte und beschilderte – Feuerwehrezufahrt wird direkt neben der geplanten Fußgängerfurt liegen, so dass für Rettungseinsätze das Befahren des Grundstücks über den Knotenpunkt Heinrich-Plett-Allee/Delfter Straße möglich ist. Eine separate Signalisierung ist nicht notwendig, da Feuerwehrfahrzeuge im Einsatz das Martinshorn aktivieren und somit überall Vorfahrt genießen. Das Feuerwehrfahrzeug kann über die neue südliche Überfahrt das Grundstück wieder verlassen.

Planung und Kostentragung der Änderungen erfolgen durch den Vorhabenträger, wie bereits während des Erörterungstermins zugesagt worden ist.

Sonstige Eingriffe in die privaten Flächen des Grundstücks Heinrich-Plett-Allee 80-82a sind im Zusammenhang mit der geplanten Maßnahme weder dauerhaft noch während der Bauausführung erforderlich.

Darüber hinaus fordern die Einwender eine Beweissicherung ihres Wohngebäudes an der Heinrich-Plett-Allee

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt

werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht durch die Verlegung der Grundstückszufahrt bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 250**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 251**

Die Einwender sprechen sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Darüber hinaus fordern die Einwender eine Beweissicherung ihres Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwendung zu Nummer 251 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung).



### **Zu Einwendungsnummer 252**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 253**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 254**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 255**

Der Einwender spricht sich gegen die Maßnahme aus, er befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude des Einwenders werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 256**

Die Einwender sehen ihre Belange als Eigentümer betroffen. Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn. Das Eigentum der Einwender liegt allerdings in Niedersachsen. Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist der bremische Teil der Linie 8. Die Betroffenheit des Eigentums in Niedersachsen wäre im dortigen Planfeststellungsverfahren vorzubringen gewesen.

Darüber hinaus werden diese Einwendungen unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 257**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 258**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 259**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 260**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 261**

Die Einwender sehen ihre Belange als Eigentümer betroffen. Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn. Das Eigentum der Einwender liegt allerdings in Niedersachsen. Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist der bremische Teil der Linie 8. Die Betroffenheit des Eigentums in Niedersachsen wäre im dortigen Planfeststellungsverfahren vorzubringen gewesen.

Darüber hinaus werden diese Einwendungen unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 262**

Die Gemeinde ist im randlichen Eckbereich von einer Grundstücksinanspruchnahme betroffen im Umfang von ursprünglich 5 qm, nunmehr ca. 10,5 qm. Mit dieser Grundstücksinanspruchnahme hat sich die Gemeinde ausdrücklich einverstanden erklärt.

Bedenken werden seitens der Gemeinde hinsichtlich der Verkehrs- und Parksituation im Willakedamm sowie in der Kirchhuchtinger Landstraße geäußert. Daher wird gegen die geplante Trassenführung eine Einwendung erhoben.

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen. Im Willakedamm wird sich am Parkdruck sowie an den bereits heute bestehenden Einschränkungen im Verkehrsablauf durch am Fahrbahnrand abgestellte Fahrzeuge nichts Wesentliches ändern. Es ist keine Verbesserung, aber auch keine Verschlechterung der Parksituation zu erwarten. Im Hinblick auf die befürchtete Verschärfung der Verkehrslage aufgrund der Trassenführung über die Kirchhuchtinger

Landstraße wird auf die durchgeführte Verkehrssimulation verwiesen. Dort wurde nachgewiesen, dass die verkehrsabhängigen Steuerungen die zu erwartenden Verkehre inklusive der Straßenbahnverkehre leistungsgerecht abwickeln können.

#### Beweissicherung des Gebäudes

Dieses Gebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 263**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 264**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 265**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 266**

Die Einwender sehen ihre Belange als Eigentümer betroffen. Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden im Bereich ihrer Eigentumswohnung alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Inanspruchnahme von Grundstücksflächen, die zu der Eigentumswohnung gehören

Die Einwender sind hinsichtlich ihres Miteigentumsanteils am Flurstück 99/21 betroffen.

Eine Überprüfung des vorgesehenen Grunderwerbs hat ergeben, dass zur Bedienung aller Nutzungsansprüche und sicheren Abwicklung aller Verkehre in der Heinrich-Plett-Allee die vorgesehenen Verkehrsflächen in den geplanten Ausmaßen auch erforderlich sind. Bei den festgesetzten Querschnittsbreiten konnten aufgrund der räumlichen Zwangspunktsituation (beengter Verkehrsraum) die jeweiligen Mindestbreiten nicht immer eingehalten werden. Eine weitere Reduzierung ist aus Sicherheitsgründen nicht mehr möglich. Mit der vorliegenden Planung ist mithin bereits der geringstmögliche Eingriff in Privateigentum erreicht worden.

Im Einmündungsbereich zur Huchtinger Heerstraße ist die Wendeschleife geplant. Innerhalb dieser Wendeschleife werden die Kraftfahrzeuge über einen Kreisverkehr geführt. Aufgrund der räumlichen Zwangspunktsituation (beengter Verkehrsraum, vorhandener Gebäudebestand) kommen hier für alle Verkehrsteilnehmer die Mindestmaße zur Anwendung. Der geplante Gehweg kann nur teilweise in der Regelbreite von 2,50 m hergestellt werden, überwiegend sind lediglich 2 m vorgesehen. Dabei wurde die Ausstiegsseite der Endhaltestelle Brüsseler Straße in der Breite etwas reduziert, um eine weitere Einengung des Gehweges in diesem Bereich vermeiden zu können. Der bauliche Radweg ist ebenfalls auf das Mindestmaß von 1,60 m angelegt. Die Kreisfahrbahn erhält eine Breite von 6 m zuzüglich 2 m im Innenbereich als aufgepflasterter Lkw-Streifen. Die Überfahrten zu den Grundstücken Huchtinger Heerstraße 145 und 145A führen zukünftig von der Kreisfahrbahn über den Bahnkörper der Wendeschleife. Dabei ist eine technische Sicherung dieser Überfahrten aufgrund der geringen Geschwindigkeiten der Straßenbahnfahrzeuge und der guten Sichtbeziehungen nicht erforderlich. Die Höhenunterschiede zwischen Bahnkörper und den Grundstücken sind durch grundstücksseitige Anrampungen zu überbrücken. Seitlich der Überfahrten werden an den den Gleisen zugewandten Grenzen der Grundstücke Stützmauern erforderlich, die auf öffentlichem Grund hergestellt werden.

Als wichtigste Maßnahme zur Minimierung der erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen aber wird die Straßenbahn in einem unterhalb des Mindestradius liegenden Bogen geführt, um einen Eingriff in den Gebäudebestand vermeiden zu können. Es ist an dieser Stelle mit einem Trassierungsbogen von nur  $r=23,5$  m geplant worden, weil dies die besonderen Gegebenheiten einer Wendeschleife erlauben. Dies sind einerseits die besonders geringen Geschwindigkeiten, die hier gefahren werden, und andererseits das relativ geringe Gewicht der Straßenbahn bei der Schleifendurchfahrt, weil die Fahrgäste die Straßenbahn zuvor an der Endhaltestelle bereits verlassen haben. Dem deutlich

höheren Materialverschleiß enger Kurvenradien kann außerdem im Bereich einer Wendeschleife baulich entgegengewirkt werden.

Eine planerische Alternative zur Vermeidung bzw. Eingriffsminimierung in das vorliegende private Eigentum im Bereich der Heinrich-Plett-Allee ist somit nicht zu erkennen.

Anders zu beurteilen ist der vorgesehene Grunderwerb im Bereich der Löwener Straße.

Im Rahmen der Überarbeitung und Planungsoptimierung wurden im Bereich der Löwener Straße zusätzliche Parkplätze gefordert. Die Anlage dieser Parkplätze wäre nur unter Inanspruchnahme von privaten Flächen möglich. Weil dieser Inanspruchnahme von Seiten einiger Eigentümer widersprochen wurde und diese 14 Parkplätze zwar wünschenswert, aber nicht zwingend erforderlich sind, musste die Planung geändert werden. Diese zusätzlichen Parkplätze entfallen.

Der verbleibende, erforderliche Grunderwerb konnte durch eine leichte Verschiebung des dort vorgesehenen Personal-WC weiter reduziert werden, statt 565 qm werden noch 334 qm des Flurstückes 99/21 benötigt.

Der Grunderwerb lässt sich an dieser Stelle weder vermeiden noch weiter verringern, weil das planerische Ziel nicht auf andere Weise und ohne die Inanspruchnahme von privatem Eigentum oder mit geringerer Eingriffsintensität erreichbar wäre. Die Planung ist mithin unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit in der beantragten Form erfolgt.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Ankauf durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in

monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für die erforderliche Herstellung der Verkehrsanlagen sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist die vorgesehene Grundstücksinanspruchnahme unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Weil der Eingriff in das Eigentum so weit wie möglich minimiert wird, nachvollziehbar aber nicht gänzlich zu vermeiden ist, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

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

erforderlich. Die Eingriffe sind aber auf ein Mindestmaß reduziert. Eine weitere Minderung ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeiten und bei sachgerechter Abwägung mit anderen Belangen nicht möglich.

Die Einwendung wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Verringerung des vorgesehenen Grunderwerbs).

**Zu Einwendungsnummer 267**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 268**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 269**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 270**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 271**

Die Einwender fordern passiven Lärmschutz für ihre Wohnung.

Am Wohngebäude der Einwender werden im Bereich ihrer Eigentumswohnung alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

**Beweissicherung des Gebäudes im Bereich der Eigentumswohnung der Einwender**

Dieses Wohngebäude, zu der die Eigentumswohnung der Einwender gehört, befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Inanspruchnahme von Grundstücksflächen, die zu ihrer Eigentumswohnung gehören

Die Inanspruchnahme von Flächen in einer Größenordnung von insgesamt 479 qm, die zur Eigentumswohnung der Einwender gehören, also ihre Miteigentumsanteile betreffen, ist für die Anlage des Geh- und Radweges entlang der BTE-Trasse sowie eines parallel verlaufenden Grünstreifens vorgesehen.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erfüllt eine wichtige Verbindungsfunktion im Stadtteil und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen, um eine durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten. Zur Verbesserung des Stadtbildes und Verschönerung des Wohnumfeldes soll dieser Weg durchgängig von einem Grünstreifen flankiert werden. Durch eine geeignete Bepflanzung ist dieser Grünstreifen gleichzeitig als Kompensationsmaßnahme vorgesehen. Für Weg und Grünstreifen sind Teile privater Flurstücke erforderlich.

Die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für den Grünstreifen ist nicht gerechtfertigt, weil dieser Grünstreifen für die Verwirklichung der Maßnahme nicht zwingend erforderlich ist. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird daher der entsprechende Bereich in einer Größe von ca. 285 qm aus dem Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) und –plan (Anlage 14) gestrichen. Seitens des Vorhabenträgers wird die ursprüngliche Planung des Grünstreifens beibehalten, weil davon ausgegangen wird, dass von diesen Anwohnern der positive Aspekt der Begrünung als Wohnumfeldverbesserung und Sichtschutz im Vordergrund steht und ein freihändiger Ankauf der erforderlichen Flächen möglich ist. Die Planfeststellungsbehörde kann diese Überlegungen nachvollziehen und befürwortet - im Falle des freihändigen Ankaufs der erforderlichen Flächen - die Umsetzung dieser Grünplanung. Die dort festgesetzten Kompensationsmaßnahmen wären ggf. an anderer Stelle nachzuweisen, falls ein freihändiger Ankauf nicht gelingt. Der zwingend erforderliche und planfestgestellte Grunderwerb verringert sich entsprechend von 479 qm auf 194 qm auf dem Flurstück 4/32.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erhält weitestgehend eine Breite von 3,00 m und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen auf einer geeigneten Befestigung. Nur durch die Herstellung dieser Wegeverbindung wird auf diesem Abschnitt die durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge gewährleistet, so dass dieser Weg aus Sicherheitsgründen für die Verwirklichung der Maßnahme zwingend erforderlich ist. Die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für den Weg ist damit gerechtfertigt, die Herstellung ist nicht ohne einen Eingriff in private Grundstücke möglich.



Die entlang der BTE-Trasse vorgesehenen Lärmschutzwände erhalten eine Höhe von 1,20 m über Schienenoberkante. Für die Errichtung des kombinierten Geh- und Radweges wird Grunderwerb notwendig. Daher befindet sich die Lärmschutzwand dann inklusive des erforderlichen Unterhaltungstreifens auf öffentlichem Grund und eine zusätzlich zu beschränkende Fläche auf den angrenzenden Flurstücken ist nicht notwendig.

Nach Querung des Platzbereiches in Höhe der Haltestelle Willakedamm, sind beidseitig der Gleistrasse kombinierte Geh- und Radwege mit einer Breite von 3,0 m vorgesehen. Nach Kreuzung der Bahngleise erfolgt sowohl der Anschluss an die vorhandene Wegeverbindung in Richtung Sodenmatt als auch an den entlang der BTE-Trasse geplanten Weg in Richtung „Auf den Kahlken“. Neben dieser neu geschaffenen Verbindung, die eine wichtige Vernetzungsfunktion zwischen den angrenzenden Wohngebieten und dem ÖPNV erfüllt, werden alle bereits vorhandenen Verbindungsfunktionen sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger aufrechterhalten. Die Planung und Herstellung der Verkehrsanlagen erfolgt unter Berücksichtigung der aktuellen Richtlinien barrierefrei sowohl für Blinde und Sehbehinderte als auch für mobilitätseingeschränkte Personen im Sinne des Bremischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BremBGG).

Soweit der Antragsteller hier keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme der privaten Flächen sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz, hier insgesamt 194 qm Miteigentumsanteil werden für unvermeidlich und angemessen gehalten.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Im Übrigen wird diese Einwendung unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung, Verringerung des Grunderwerbs).

#### **Zu Einwendungsnummer 272**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 273**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 274**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 275**

Die Einwenderin spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchtet Beeinträchtigungen vor allem durch den Bau aber auch durch den Betrieb der Straßenbahn. Die Einwenderin trägt vor, dass ihre Praxis für Ergotherapie in der Existenz bedroht sei.

An dem Gebäude, in dem sich die Praxis der Einwenderin befindet, werden alle maßgebenden Tages-Grenzwerte eingehalten bzw. wird sich die bereits vorhandene Lärmbelastung nicht weiter erhöhen, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden. Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

#### Erreichbarkeit der Praxis nach Fertigstellung der Baumaßnahme

Die Erreichbarkeit der Grundstücke an der Westseite der Kirchhuchtinger Landstraße zwischen Werner-Lampe-Straße und Willakedamm ist aus Richtung Stuhr kommend mit dem Pkw zukünftig nicht mehr direkt möglich, da in den Bereichen mit besonderem Bahnkörper in Mittellage außerhalb der Knotenpunkte ein Queren der Straße nicht erlaubt ist. Der besondere Bahnkörper in der Kirchhuchtinger Landstraße dient der Beschleunigung des ÖPNV und ist Voraussetzung für die Förderung der Maßnahme mit Bundesmitteln. Zum Anfahren der Grundstücke in diesem Bereich mit dem Pkw kann zukünftig entweder über die Straße An der Höpstock gefahren und auf dem Gelände des Roland-Centers gewendet werden oder es wird eine Kehrfahrt an der Anschlussstelle der B 75 (Kreisel) vorgenommen. Zur Abfahrt von diesen Grundstücken in Richtung Huchtinger Kreisel ist eine Wendefahrt über den Willakedamm erforderlich. Diese zusätzlichen Wege werden als von geringem Umfang und damit zumutbar bewertet. Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht durch zusätzliche Wege betroffen zu sein. Zu Fuß oder per Rad ergeben sich nach Umsetzung der geplanten Maßnahme keine Einschränkungen. Da ausreichend Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen sind, ist die Erreichbarkeit der Grundstücke für diese Verkehrsteilnehmer aus allen Richtungen barrierefrei möglich.

In der Rechtsprechung des BVerwG ist seit langem anerkannt, dass ein Anlieger keinen Anspruch auf den unveränderten Fortbestand seiner individuellen Erschließungssituation hat. So hat der 4. Senat z.B. in seiner Entscheidung vom 21. Oktober 2003 (4 B 93.03) ausgeführt, dass eine Ersatzzufahrt nicht erst dann angemessen ist, wenn sie der bisherigen Zufahrt in allen Belangen mindestens gleichwertig ist. Gefordert ist nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Es gibt keinen Anspruch auf den Fortbestand einer Verkehrsverbindung, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist. Nach diesen Maßstäben steht es wohl außer Zweifel, dass die Erreichbarkeit des Grundstückes Kirchhuchtinger Landstraße 97 nicht in

entschädigungsrechtlich relevanter Weise verändert wird. Entschädigungsforderungen können daher nur an die Inanspruchnahme von Grundstücksteilen anknüpfen, nicht dagegen an die Änderung der Erschließungssituation.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es zwar zu einer teilweise verschlechterten Zuwegung kommen wird, diese jedoch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde noch zumutbar ist. Seitens des Vorhabenträgers wurde plausibel dargelegt, dass eine andere Lösung unter Berücksichtigung der vorhandenen Rahmenbedingungen planungsrechtlich nicht möglich ist. Es wird technisch nicht möglich sein, dass Autofahrer die Gleisanlage überfahren. Die dadurch erforderlich werdenden Umwege halten sich in einem noch akzeptablen Rahmen. Es sind in keinem Fall für das betroffene Grundstück Belastungen der Eigentümer oder Mieter erkennbar, die ein zumutbares Maß übersteigen. Soweit sich die Einwendung gegen die Änderung der Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten vom Grundstück Kirchhuchtinger Landstraße 97 wendet, wird diese Einwendung mithin zurückgewiesen.

#### Erhalt der vorhandenen Parkplätze - dauerhaft und während der Bauphase

Eine Überprüfung der Bauakten hat ergeben, dass für das Bauvorhaben an der Kirchhuchtinger Landstraße 97 insgesamt 14 Pflichtstellplätze festgesetzt wurden, 12 Stellplätze sowie 2 Garagenplätze. Diese Stellplätze waren laut Bauakte auf der überbaubaren Fläche seitlich und hinter dem Gebäude anzulegen. In diesen Bereich wird durch die geplante Baumaßnahme nicht eingegriffen. An der Stellplatzsituation wird mithin nichts verändert. Im Bereich des Vorgartens sind Stellplätze allerdings ausdrücklich gerade nicht zugelassen. Bereits die Freilegung und Befestigung des eigentlich zu begrünenden Vorgartens wird seit Jahren lediglich widerruflich geduldet. Insofern gibt es keinerlei Grundlage, auch nur den Verlust von Stellplätzen zu beklagen, geschweige denn Ersatz zu fordern.

#### Erreichbarkeit und Lärmbelastung während der Bauzeit

Der Vorhabenträger geht von einer Gesamtbauzeit von drei Jahren aus, zzgl möglicher Arbeiten Dritter wie Ver- und Entsorgungsunternehmen. Die Belastung in den einzelnen Abschnitten ist jedoch kürzer, da das Vorhaben in zeitlich kürzere Bauabschnitte aufgeteilt ist. Eine konkrete Aussage zur Abschnittsbildung erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung nach Planfeststellungsbeschluss. Mögliche Einschränkungen für die anliegenden Grundstücke werden so gering wie möglich gehalten. Zur Vermeidung von Lärmbelastungen während der Bauzeit wurde der Planfeststellungsbeschluss mit einer Auflage versehen, welche sicherstellt, dass bei der Bauausführung die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm beachtet wird und dass die zum Einsatz kommenden Maschinen dem aktuellen Stand

der Lärmbekämpfungstechnik entsprechen. Die ausführenden Unternehmen werden im Rahmen der Ausschreibung aufgefordert, sowohl eine Lärm- als auch eine Erschütterungsprognose über die eingesetzten Maschinen und angewandten Arbeitsverfahren vorzulegen. Unter dem Aspekt der vorstehend genannten Maßnahmen zur Minimierung entstehender Lärmbelastungen während der Bauzeit und angesichts der Tatsache, dass jede bauliche Maßnahme mit Lärmbelastungen verbunden ist, sind die diesbezüglichen Einwendungen zurückzuweisen. Dennoch entstehende Lärmbelästigungen sind unvermeidbar und angesichts des zeitlich begrenzten Auftretens auch zumutbar. Die diesbezüglichen Einwendungen werden zurückgewiesen.

Das baubegleitende Verkehrskonzept wird sowohl eine groß- als auch eine kleinräumige Führung von Umleitungsverkehren vorsehen und darüber hinaus die Erreichbarkeit der anliegenden Straßenzüge bzw. der anliegenden Geschäfte und Bürger gewährleisten. Die Begleitung der Anliegerbelange wird im Rahmen des Baustellenmanagements gesichert. Hierzu zählt u.a. die ständige Information der Anlieger über den Baufortschritt und die wechselnden Baufelder durch regelmäßig verteilte Anliegerinformationen. Somit ist sowohl die Erreichbarkeit für Kunden und Patienten als auch die z.B. Ver- und Entsorgung während der Bauphase sichergestellt. Aufgrund der beschriebenen Maßnahmen ist davon auszugehen, dass existenzgefährdende Auswirkungen aus den Bautätigkeiten nicht zu erwarten sind. Sicherlich wird es zu Beeinträchtigungen kommen, die sich jedoch nicht vollständig vermeiden lassen. Mit Hilfe des Baustellenmanagements können diese aber auf ein verträgliches Maß reduziert werden. Grundsätzlich sind Beeinträchtigungen durch Baumaßnahmen der öffentlichen Hand entschädigungslos hinzunehmen, soweit eine Mindestreichbarkeit der Grundstücke gewahrt bleibt. Mietausfälle sowie Umsatz- und Renditeeinbußen sind kurzfristig nicht auszuschließen, führen aber nicht zu einem Ersatzanspruch. Vielmehr wird erwartet, dass die Neugestaltung des Straßenzuges zu einer Attraktivitätssteigerung führt, die langfristig positive Wirkungen entfaltet.

Die Einwendung zu Nummer 275 wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 276**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 277**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 278**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 279**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 280**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 281**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 282**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 283**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 284**

Der Einwender spricht sich gegen die Maßnahme aus, er befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

An beiden Wohngebäuden des Einwenders werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Unter diesen Gesichtspunkten werden die Einwendungen insgesamt zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 285**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 286**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 287**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 288**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 289**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 290**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 291**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 292**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 293**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 294**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 295**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 296**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 297**

Die Einwenderin spricht sich gegen die Maßnahme aus, sie befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 298**

Die Einwenderin sieht sich sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn in ihren Rechten als Eigentümerin verletzt und stellt eine Vielzahl von Forderungen.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

#### Beweissicherung des Gebäudes

Dieses Gebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Befürchtung, das Grundstück Kirchhuchtinger Landstraße 97 könne aus Richtung Stuhr kommend zukünftig nicht mehr erreicht werden

Die Erreichbarkeit der Grundstücke an der Westseite der Kirchhuchtinger Landstraße zwischen Werner-Lampe-Straße und Willakedamm ist aus Richtung Stuhr kommend mit dem Pkw zukünftig nicht mehr direkt möglich, da in den Bereichen mit besonderem Bahnkörper in Mittellage außerhalb der Knotenpunkte ein Queren der Straße nicht erlaubt ist. Der besondere Bahnkörper in der Kirchhuchtinger Landstraße dient der Beschleunigung des ÖPNV und ist Voraussetzung für die Förderung der Maßnahme mit Bundesmitteln.



Zum Anfahren der Grundstücke in diesem Bereich mit dem Pkw kann zukünftig entweder über die Straße An der Höhpost gefahren und auf dem Gelände des Roland-Centers gewendet werden oder es wird eine Kehrfahrt an der Anschlussstelle der B 75 (Kreisel) vorgenommen. Zur Abfahrt von diesen Grundstücken in Richtung Huchtinger Kreisel ist eine Wendefahrt über den Willakedamm erforderlich.

Zu Fuß oder per Rad ergeben sich nach Umsetzung der geplanten Maßnahme keine Einschränkungen. Da ausreichend Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen sind, ist die Erreichbarkeit der Grundstücke für diese Verkehrsteilnehmer aus allen Richtungen barrierefrei möglich.

In der Rechtsprechung des BVerwG ist seit langem anerkannt, dass ein Anlieger keinen Anspruch auf den unveränderten Fortbestand seiner individuellen Erschließungssituation hat. So hat der 4. Senat z.B. in seiner Entscheidung vom 21. Oktober 2003 (4 B 93.03) ausgeführt, dass eine Ersatzzufahrt nicht erst dann angemessen ist, wenn sie der bisherigen Zufahrt in allen Belangen mindestens gleichwertig ist. Gefordert ist nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Es gibt keinen Anspruch auf den Fortbestand einer Verkehrsverbindung, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist. Nach diesen Maßstäben steht es wohl außer Zweifel, dass die Erreichbarkeit des Grundstückes Kirchhuchtinger Landstraße 97 nicht in entschädigungsrechtlich relevanter Weise verändert wird. Entschädigungsforderungen können daher nur an die Inanspruchnahme von Grundstücksteilen anknüpfen, nicht dagegen an die Änderung der Erschließungssituation.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es zwar zu einer teilweise verschlechterten Zuwegung kommen wird, diese jedoch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde noch zumutbar ist. Seitens des Vorhabenträgers wurde plausibel dargelegt, dass eine andere Lösung unter Berücksichtigung der vorhandenen Rahmenbedingungen planungsrechtlich nicht möglich ist. Es wird technisch nicht möglich sein, dass Autofahrer die Gleisanlage überfahren. Die dadurch erforderlich werdenden Umwege halten sich in einem noch akzeptablen Rahmen. Es sind in keinem Fall für das betroffene Grundstück Belastungen der Eigentümer oder Mieter erkennbar, die ein zumutbares Maß übersteigen. Soweit sich die Einwendung gegen die Änderung der Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten vom Grundstück Kirchhuchtinger Landstraße 97 wendet, wird diese Einwendung mithin zurückgewiesen.

#### Forderung nach einem U-Turn in der Kirchhuchtinger Landstraße

Zur besseren Erreichbarkeit ihres Grundstücks in der Kirchhuchtinger Landstraße hatte die Einwenderin gefordert, einen U-Turn in der Kirchhuchtinger Landstraße/Ecke

Willakedamm einzurichten. Wie im Rahmen des Erörterungstermins zugesagt, hat der Vorhabenträger durch einen externen Gutachter prüfen lassen, ob das Wenden der Kraftfahrzeuge (aus nördlicher Richtung kommend) am Knoten Kirchhuchtinger Landstraße/Willakedamm gestattet werden kann. Mit der Erstellung dieses Verkehrsgutachtens ist das unabhängige Ingenieurbüro Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH beauftragt worden.

Es wurden Leistungsfähigkeitsberechnungen für die morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden der Verkehrsbelastungszahlen für 2025 für den Gesamtknotenpunkt Kirchhuchtinger Landstraße/An der Höhpost und Kirchhuchtinger Landstraße/Willakedamm durchgeführt.

Für die geplante Variante kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass die Lichtsignalanlage (LSA) in beiden Spitzenstunden leistungsfähig ist. Es werden überwiegend gute Verkehrsqualitäten erreicht. Allerdings wird darauf hingewiesen, dass es in den Spitzenstunden zu gelegentlichen Überstauungen des zweiten Teilknotens Kirchhuchtinger Landstraße/Willakedamm in nördlicher Richtung kommen kann. Ursache ist die hohe Verkehrsbelastung in Richtung der Bundesstraße am Ende der Kirchhuchtinger Landstraße, wo die maximale Rückstaulänge 60 m beträgt.

Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit unter Berücksichtigung des geforderten U-Turns in der Kirchhuchtinger Landstraße/Ecke Willakedamm ergab gravierende Verschlechterungen. Die Verkehrsgutachter kommen zu dem Ergebnis, dass die Lichtsignalanlage bei der Variante mit Wender weder in der morgendlichen noch in der nachmittäglichen Spitzenstunde leistungsfähig ist. An der Kirchhuchtinger Landstraße wird in beiden Richtungen die schlechteste Verkehrsqualität erreicht. Es kommt zu sehr langen Wartezeiten und Rückstaulängen. Der Knotenpunkt wird in beiden Richtungen überstaut.

Zusammenfassend kommen die Verkehrsgutachter daher zu dem Ergebnis, dass die Einrichtung eines U-Turns in der Kirchhuchtinger Landstraße (Höhe Willakedamm) aus verkehrstechnischer Sicht nicht zu empfehlen ist. Der Vorhabenträger sieht sich in seiner Einschätzung bestätigt und lehnt die Einrichtung des geforderten U-Turns ab, weil damit keine leistungsgerechte Abwicklung der Verkehre möglich wäre.

Das Verkehrsgutachten wurde von einem unabhängigen Ingenieurbüro dem Stand der Wissenschaft entsprechend erstellt. Nach den vorliegenden Unterlagen bestehen keine Bedenken, dass die Prognosen und Berechnungen methodengerecht mit allen zur Verfügung stehenden Erkenntnismitteln erstellt worden sind. Die Empfehlung, auf den U-Turn zu verzichten, ist nachvollziehbar erläutert und begründet. Soweit die Einrichtung dieses U-Turn in der Kirchhuchtinger Landstraße/Willakedamm gefordert wird, wird diese Einwendung mithin zurückgewiesen.

Vorwurf, dass durch die Grundstücksinanspruchnahme vor dem Gebäude Parkplätze verloren gehen würden, und Forderung nach Ersatz

Aufgrund des Vorwurfes, dass Pflichtstellplätze verloren gingen, hatte der Vorhabenträger während des Erörterungstermins zunächst grundsätzlich zugesagt zu prüfen, ob ein Ankauf von Fläche auf dem Flurstück 190/1 als Kompensation für den Verlust von Stellplätzen möglich sei. Allerdings müsse zunächst geprüft werden, wie viele Parkplätze überhaupt vorgehalten werden müssten.

Eine Überprüfung der Bauakten hat ergeben, dass insgesamt 14 Pflichtstellplätze festgesetzt wurden, 12 Stellplätze sowie 2 Garagenplätze. Diese Stellplätze waren laut Bauakte auf der überbaubaren Fläche seitlich und hinter dem Gebäude anzulegen. In diesen Bereich wird durch die geplante Baumaßnahme nicht eingegriffen. An der Stellplatzsituation wird mithin nichts verändert. Im Bereich des Vorgartens sind Stellplätze allerdings ausdrücklich gerade nicht zugelassen. Bereits die Freilegung und Befestigung des eigentlich zu begrünenden Vorgartens wird seit Jahren lediglich widerruflich geduldet. Insofern gibt es keinerlei Grundlage, auch nur den Verlust von Stellplätzen zu beklagen, geschweige denn Ersatz zu fordern.

Grundstücksinanspruchnahme

Von dem Grundstück Kirchhuchtinger Landstraße (KHL) 97 soll auf der zur KHL gelegenen Grundstücksseite ein Streifen von insgesamt ca. 78 qm für die geplante Baumaßnahme dauerhaft in Anspruch genommen werden.

Dem Eigentum als privatem Belang kommt entsprechend des Gewährleistungsgehaltes von Artikel 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zu.

Eine Überprüfung des vorgesehenen Grunderwerbs hat ergeben, dass zur Bedienung aller Nutzungsansprüche und sicheren Abwicklung aller Verkehre in der Kirchhuchtinger Landstraße beidseitig des besonderen Bahnkörpers einspurige Richtungsfahrbahnen mit einer Breite von 3,50 m für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie beidseitig baulich abgesetzte Rad- und Gehwege in Breiten von 1,60 m und 2,00 m vorgesehen und in diesen Ausmaßen auch erforderlich sind. Bei den festgesetzten Querschnittsbreiten konnte aufgrund der räumlichen Zwangspunktsituation (beengter Verkehrsraum, vorhandener Gebäudebestand) die jeweiligen Mindestbreiten nicht immer eingehalten werden. In Teilbereichen (z.B. Häuserkanten) kommt es zu Unterschreitungen der Mindestbreiten (z.B. KHL 84). Eine weitere Reduzierung ist aus Sicherheitsgründen nicht mehr möglich. Aus der beengten Situation ergibt sich, dass ein Verzicht auf Grunderwerb auf der einen Straßenseite unabdingbar einen Eingriff in den Gebäudebestand auf der anderen Straßenseite nach

sich ziehen würde. Mit der vorliegenden Planung ist mithin bereits der geringstmögliche Eingriff in Privateigentum erreicht worden.

Der Grunderwerb lässt sich an dieser Stelle weder vermeiden noch verringern, weil das planerische Ziel nicht auf andere Weise und ohne die Inanspruchnahme von privatem Eigentum oder mit geringerer Eingriffsintensität erreichbar wäre. Die Planung ist mithin unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit in der beantragten Form erfolgt.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Ankauf durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für die erforderliche Herstellung der Verkehrsanlagen sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist die vorgesehene Grundstücksinanspruchnahme unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der

Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Weil der Eingriff in das Eigentum so weit wie möglich minimiert wird, nachvollziehbar aber nicht gänzlich zu vermeiden ist, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

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 erforderlich. Die Eingriffe sind aber auf ein Mindestmaß reduziert. Eine weitere Minderung ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeiten und bei sachgerechter Abwägung mit anderen Belangen nicht möglich.

#### Forderung nach passiven Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude

An dem Gebäude Kirchhuchtinger Landstraße (KHL) 97 werden alle maßgebenden Tages-Grenzwerte eingehalten bzw. wird sich die bereits vorhandene Lärmbelastung nicht weiter erhöhen, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Aus dem Neubau der Straßenbahn ergibt sich keine Überschreitung der maßgebenden Immissionsgrenzwerte. Der Ausbau der Kirchhuchtinger Landstraße ist keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV. Einzig aus der Betrachtung der Summenpegel kommt auf der zur KHL gelegenen Hausseite und nur im 2. Obergeschoss (OG) dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen in Betracht, sofern sich hier Schlaf- oder Kinderzimmer

befinden, da lediglich der Nachtwert überschritten wird. Es kommt auf dieser Hausseite im 2. OG ein Anspruch auf Objektschutz in Betracht, sofern Schallschutzmaßnahmen notwendig sind. Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen können nur erstattet werden, wenn an den schutzbedürftigen Räumen noch kein ausreichender Schallschutz vorhanden ist. Entschädigungen für passive Lärmschutzmaßnahmen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Sie sind außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabenträger zu regeln. Ein entsprechender Antrag wäre daher nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Verfahren an den Vorhabenträger zu richten. Antragsberechtigt sind nur die Eigentümer.

#### Erreichbarkeit und Lärmbelastung während der Bauzeit

Der Vorhabenträger geht von einer Gesamtbauzeit von drei Jahren aus, zzgl möglicher Arbeiten Dritter wie Ver- und Entsorgungsunternehmen. Die Belastung in den einzelnen Abschnitten ist jedoch kürzer, da das Vorhaben in zeitlich kürzere Bauabschnitte aufgeteilt ist. Eine konkrete Aussage zur Abschnittsbildung erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung nach Planfeststellungsbeschluss. Mögliche Einschränkungen für die anliegenden Grundstücke werden so gering wie möglich gehalten. Zur Vermeidung von Lärmbelastungen während der Bauzeit wurde der Planfeststellungsbeschluss mit einer Auflage versehen, welche sicherstellt, dass bei der Bauausführung die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm beachtet wird und dass die zum Einsatz kommenden Maschinen dem aktuellen Stand der Lärmbekämpfungstechnik entsprechen. Die ausführenden Unternehmen werden im Rahmen der Ausschreibung aufgefordert, sowohl eine Lärm- als auch eine Erschütterungsprognose über die eingesetzten Maschinen und angewandten Arbeitsverfahren vorzulegen. Unter dem Aspekt der vorstehend genannten Maßnahmen zur Minimierung entstehender Lärmbelastungen während der Bauzeit und angesichts der Tatsache, dass jede bauliche Maßnahme mit Lärmbelastungen verbunden ist, sind die diesbezüglichen Einwendungen zurückzuweisen. Dennoch entstehende Lärmbelästigungen sind unvermeidbar und angesichts des zeitlich begrenzten Auftretens auch zumutbar. Die diesbezüglichen Einwendungen werden zurückgewiesen.

Allerdings erkennt der Vorhabenträger als Einzelfallentscheidung hinsichtlich der beiden zur KHL gelegenen Therapieräume der logopädischen Praxis im 1. Obergeschoss eine besonders hohe Empfindlichkeit gegenüber dem Baulärm an. Das Vorbringen der Mieterin, dass die zusätzliche Lärmbelastung durch Baulärm ihre Therapieerfolge und damit im Endeffekt ihre Existenzgrundlage gefährden würden, erscheint nachvollziehbar. Grundsätzlich ist der Vorhabenträger daher zu einer Zuerkennung von passivem Lärmschutz dem Grunde nach für die beiden zur KHL

gelegenen Fenster in Therapieräumen bereit, wenn ein Baulärmgutachten tatsächlich eine erhöhte Belastung (ab einer Überschreitung von 72 dB(A)) ergibt. Sofern die bereits eingebaute Schallschutzklasse gegen den zu erwartenden Baulärm ausreichend ist, ergibt sich naturgemäß kein Anspruch auf neue Fenster. Von Seiten des Vorhabenträgers wird ein Baulärmgutachten beauftragt, sowie – nach Beauftragung der Baufirma - die erforderlichen Rahmenbedingungen vorliegen. Für eine realitätsnahe Berechnung des Baulärms benötigt der Gutachter Aussagen zum Bauzeitenplan, zu den Baufeldgrenzen, zu den zum Einsatz kommenden Maschinen sowie zum Bauverfahren. Zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer hat der Träger des Vorhabens gemäß § 74 (2) BremVwVfG Vorkehrungen zu treffen, nachteilige Wirkungen wie die beschriebene Existenzgefährdung, ausgelöst durch das Vorhaben, zu vermeiden. Da ab 70 dB(A) bereits von ‚Gesundheitsgefährdung‘ gesprochen werden kann und der Grenzwert für die Lärmsanierung im Bereich Schienenverkehr für Mischgebiete bei 72 dB(A) liegt, erklärt sich der Träger des Vorhabens unter Berücksichtigung des § 74 (2) BremVwVfG bereit, dem Grunde nach einen Anspruch auf passiven Lärmschutz zuzuerkennen, sofern die berechneten Schallpegel des Baulärms eine Überschreitung von 72 dB(A) ergeben.

Ein entsprechender Antrag auf passiven Lärmschutz wäre von der Eigentümerin des Wohngebäudes zu stellen, denn ausschließlich Eigentümer sind antragsberechtigt. Dieser Antrag kann nach Rechtsbeständigkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses formlos beim Amt für Straßen und Verkehr (ASV) gestellt werden. Wichtig ist dabei der Hinweis, dass es sich um einen Antrag auf passiven Lärmschutz gegen Baulärm auf der Grundlage des § 74 (2) BremVwVfG handelt, damit seitens des ASV erkannt werden kann, dass dieser Antrag unverzüglich zu bearbeiten ist. Sofern die berechneten Schallpegel des Baulärms eine Überschreitung von 72 dB(A) ergeben, erfolgt auf Veranlassung des ASV eine Begutachtung der vorhandenen Fenster der beiden zur KHL gelegenen Therapieräume. In Abwägung der im Bestand festgestellten Schallschutzklasse der eingebauten Fenster (gemäß VDI 2719) und der berechneten Baulärmwerte, wird die dafür erforderliche Schallschutzklasse ermittelt. Sofern eine Erhöhung der Schallschutzklasse festgestellt wird, ist diese dem Grunde nach entsprechend einzubauen. Über diese Bewilligung ist eine Vereinbarung zwischen dem Vorhabenträger bzw. dem beauftragten Gutachter und der Gebäudeeigentümerin abzuschließen.

Das baubegleitende Verkehrskonzept wird sowohl eine groß- als auch eine kleinräumige Führung von Umleitungsverkehren vorsehen und darüber hinaus die Erreichbarkeit der anliegenden Straßenzüge bzw. der anliegenden Geschäfte und Bürger gewährleisten. Die Begleitung der Anliegerbelange wird im Rahmen des

Baustellenmanagements gesichert. Hierzu zählt u.a. die ständige Information der Anlieger über den Baufortschritt und die wechselnden Baufelder durch regelmäßig verteilte Anliegerinformationen. Somit ist sowohl die Erreichbarkeit für Kunden und Patienten als auch die z.B. Ver- und Entsorgung während der Bauphase sichergestellt. Aufgrund der beschriebenen Maßnahmen ist davon auszugehen, dass existenzgefährdende Auswirkungen aus den Bautätigkeiten nicht zu erwarten sind. Sicherlich wird es zu Beeinträchtigungen kommen, die sich jedoch nicht vollständig vermeiden lassen. Mit Hilfe des Baustellenmanagements können diese aber auf ein verträgliches Maß reduziert werden. Grundsätzlich sind Beeinträchtigungen durch Baumaßnahmen der öffentlichen Hand entschädigungslos hinzunehmen, soweit eine Mindesterreichbarkeit der Grundstücke gewahrt bleibt. Mietausfälle sowie Umsatz- und Renditeeinbußen sind kurzfristig nicht auszuschließen, führen aber nicht zu einem Ersatzanspruch. Vielmehr wird erwartet, dass die Neugestaltung des Straßenzuges zu einer Attraktivitätssteigerung führt, die langfristig positive Wirkungen entfaltet.

Im Falle von Mietkürzungen werden Schadensersatzforderungen angekündigt, eine Wertminderung des Gebäudes wird befürchtet

Bei der angesprochenen und geltend gemachten Wertminderung der Liegenschaft und Reduzierung der Mieteinnahmen handelt es sich um Entschädigungsansprüche.

Grundsätzlich ist diesbezüglich auf die Verwirklichung des allgemeinen Lebensrisikos des Eigentümers/Vermieters zu verweisen. Es ist anerkannt, dass das Grundeigentum die Anwohner einer Straße nicht vor jedem Wertverlust durch Planungen schützt. Selbst eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten (BVerfGE 105, 252, 277). Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 Abs. 1 GG schützt grundsätzlich auch nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit (BVerfGE 39, 210, 237); eine Minderung der Rentabilität ist hinzunehmen (BVerfGE 77, 84, 118). Im Übrigen ist nicht von wesentlichen Wertminderungen auszugehen.

Die Duldungspflichten des Eigentümers sind auch für die Mieter relevant. Auch wenn beispielsweise der Zugang oder die Zufahrt zum Ladenlokal eines Mieters durch die Bauarbeiten erheblich erschwert wird, fehlt es an einem Mangel der Mietsache, der nach § 536 c Abs. 2 BGB zu einer Kündigung berechtigen würde. Jeder Anlieger muss es hinnehmen, dass die Straße, von der er Nutzen ziehen kann, entsprechend den öffentlichen Bedürfnissen erneuert und umgestaltet wird. Er kann nicht darauf vertrauen, dass sie im gleichen Zustand verbleibt, wie er sie



vorfindet. So wie er die Chancen nutzen kann, die sich aus der Lage der Straße bieten, so muss er auch die damit unweigerlich verbundenen Beeinträchtigungen tragen. Auch wenn diese Beeinträchtigungen tatsächlich nicht mehr "unerheblich" sind, bleibt doch zu beachten, dass auch der Eigentümer sie nicht abzuwehren vermag, und dass dem betroffenen Betriebsinhaber - nicht dem Grundstückseigentümer - bei unzumutbaren und existenzgefährdenden Beeinträchtigungen ein Entschädigungsanspruch zusteht. Der Gesetzgeber geht davon aus, dass damit die Nachteile, die über das hinzunehmende Maß hinaus gehen, ausgeglichen sind. Dementsprechend hat auch der Mieter kein Kündigungsrecht (OLG Düsseldorf, NJW-RR 1998, 1236 f.; strittig, a.A.KG, NJW-RR 2008, 1042; OLG Dresden, NJW-RR 1999, 448). Ist bei Gewerberaummieta eine zumutbare Belieferung des Geschäftslokals möglich, liegt auch kein Mangel der Mietsache vor (Eisenschmid, in: Schmidt-Futterer, Mietrecht, 10. Aufl. 2011, § 536 Rdnr. 13 ff.).

Gleichwohl schützt die Eigentumsgarantie des Grundgesetzes ebenso wie § 74 Abs. 2 S. 2 und 3 BremVwVfG vor unzumutbaren Auswirkungen eines staatlichen Vorhabens.

Bei Ausführung des Vorhabens nach Maßgabe der Planfeststellungsunterlagen und entsprechend den Festlegungen dieses Beschlusses ist aber sichergestellt, dass es weder während der Bauphase noch während des späteren Betriebs der Straßenbahn zu unzumutbaren Auswirkungen auf die Grundstücke der Anlieger kommen wird. Wo es im Einzelfall während der Baumaßnahme zu unzumutbaren Belastungen kommen kann, wird durch die vorgesehenen und mit diesem Beschluss verfügten Maßnahmen die Belastung auf ein zumutbares Maß reduziert. Die vorübergehende oder dauerhafte Inanspruchnahme von Grundstücksteilen stellt in keinem Fall eine unzumutbare Belastung dar, da es sich in allen Fällen um verhältnismäßig kleine Flächen handelt. Entschädigungsansprüche bestehen daher nicht.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums (Inanspruchnahme, eingeschränkte Erreichbarkeit) oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 299**

Die Einwender sehen sich als Mieter sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn stark beeinträchtigt.

Diese Einwendung hat im Wesentlichen den gleichen Inhalt wie die vorstehende Einwendung 298. Insoweit wird auf die dortigen Ausführungen verwiesen.

Im Übrigen wird die Einwendung unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 300**

Der Einwender hat im Rahmen des Erörterungstermins zwei Anträge förmlich in das Verfahren eingebracht. Er beantragt die Durchführung einer neuen Standardisierten Bewertung (Antrag 3) und die Erstellung eines wissenschaftlichen Schallgutachtens in Bezug auf das gesamte Planungsvorhaben (Antrag 10). Als Begründung zu Antrag 3 wird angeführt, dass die zu Grunde gelegten Zahlen heute allesamt veraltet seien. Weil dieses Vorbringen in einer Vielzahl von Einwendungen enthalten war, erfolgt die Abwägung und Entscheidung zu diesem Antrag bereits unter 3.2.1, wo die Abwägung der von privaten Einwenderinnen und Einwendern vorgetragenen allgemeinen Einwendungen erfolgt.

Zu Antrag 10 wird ausgeführt, dass die belastende Wirkung von Lärm auf den Menschen in den Planunterlagen unzureichend berücksichtigt sei, weil nur Mittelungspegel, nicht aber die Lärmspitzenpegel berücksichtigt werden.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG (Bundesimmissionsschutzgesetz) i.V.m. der 16. BImSchV (Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, Verkehrslärmschutzverordnung) vorzunehmen. In § 4 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßenbahnen gemäß Anlage 2 der Verordnung nach der „Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)“ zu erfolgen. Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen, Zu- und Abschlüge gemacht werden. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Die Berechnung und Beurteilung von Lärmauswirkungen der beantragten Maßnahme sind, wie vorstehend ausgeführt, gesetzlich genau vorgeschrieben.

Diese gesetzlichen Vorgaben der 16. BImSchV waren bereits verschiedentlich Thema in Klagen vor dem Bundesverwaltungsgericht. Aus dessen Rechtsprechung ist aber weder für den Bereich Bahn noch für den Bereich Straße Kritik an der Beurteilung nach der 16. BImSchV bekannt. Für die Planfeststellungsbehörde ergeben sich keine Anhaltspunkte dafür, die Ergebnisse des schalltechnischen Gutachtens anzuzweifeln. Somit ist die Erstellung eines weiteren Schallgutachtens nicht erforderlich. Der Antrag wird mithin abgelehnt, das entsprechende Vorbringen des Einwenders zurückgewiesen.

Im Übrigen wird diese Einwendung unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen zurückgewiesen.

Die Einwendungen und Anträge werden somit insgesamt zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 301**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 302**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 303**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 304**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwände und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 305**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 306**

Die Einwender sprechen sich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 307**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 308**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 309**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 310**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 311**

Die Einwender sprechen sich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 312**

Die Einwender sprechen sich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 313**

Die Einwender sprechen sich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 314**

Die Einwender sprechen sich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 315**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 316**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 317**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 318**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 319**

Der Einwender sieht seine Belange als Eigentümer betroffen. Der Einwender spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, er befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn. Das Eigentum des Einwenders liegt allerdings in Niedersachsen. Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist der bremische Teil der Linie 8. Die Betroffenheit des Eigentums in Niedersachsen wäre im dortigen Planfeststellungsverfahren vorzubringen gewesen.

Darüber hinaus werden diese Einwendungen unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 320**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 321**

Die Einwenderin spricht sich gegen die Maßnahme aus, sie befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden - aufgrund der gegenüber den ausgelegten Plänen geringfügig geänderten Trassierung im Willakedamm - alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden. Die Trassierung wurde geändert, damit die Lärmschutzwand nunmehr vollständig auf öffentlichem Grund errichtet werden kann. Durch diese Verschiebung werden am Wohngebäude der Einwenderin jetzt auch alle, in der ursprünglichen Planung geringfügig überschrittenen, Nachtgrenzwerte eingehalten.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwendung wird im Übrigen zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 322**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 323**

Die Einwenderin spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Darüber hinaus fordert die Einwenderin eine Beweissicherung ihres Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Die Einwendung zu Nummer 323 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung).

**Zu Einwendungsnummer 324**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 325**

Die Einwenderin spricht sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten grundsätzlich gegen die Maßnahme aus. Sie befürchtet Beeinträchtigungen sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Durch die geplante 1,2 m hohe Lärmschutzwand werden die Schienenverkehrslärmimmissionen von der künftigen Straßenbahntrasse wirkungsvoll verringert, so dass die maßgebenden Immissionsgrenzwerte fast überall an den Wohngebäuden sowie fast im gesamten Außenwohnbereich (Balkon, Terrasse) der Wohngebäude, in dem sich die Eigentumswohnung der Einwenderin befindet, unterschritten werden. Ein Anspruch auf passiven Lärmschutz kommt an dem Wohngebäude Auf den Kahlken 18 lediglich auf der Ostseite im 2. Obergeschoss und auf der Südseite auf der der Trasse nächstgelegenen Gebäudeseite im 1. bis 4. Obergeschoss sowie auf dem zur Hausnummer 16 gelegenen Bereich im 3. und 4. OG in Betracht, weil dort die Nachtgrenzwerte geringfügig überschritten werden. Es kommt auf diesen Hausseiten ein Anspruch auf Objektschutz in Betracht, sofern



Schallschutzmaßnahmen notwendig sind. Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen können nur erstattet werden, wenn an den schutzbedürftigen Räumen noch kein ausreichender Schallschutz vorhanden ist.

Auf der östlich gelegenen Hausseite kommt darüber hinaus eine Außenwohnbereichsentschädigung (Balkone in Höhe von 6,9 m und 9,7 m vorbehaltlich örtlicher Überprüfung wohl 2. und 3. OG) in Betracht.

Entschädigungen für passive Lärmschutzmaßnahmen sowie betroffene Außenwohnbereiche sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Sie sind außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabenträger zu regeln. Ein entsprechender Antrag wäre daher nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Verfahren an den Vorhabenträger zu richten. Antragsberechtigt sind nur die Eigentümer der jeweiligen Wohnungen.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Das Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Inanspruchnahme von Grundstücksflächen, die zu den Eigentumswohnungen gehören

Die Inanspruchnahme von Flächen, die zur Eigentumswohnung der Einwender gehören, also ihre Miteigentumsanteile betreffen, ist für die Anlage des Geh- und Radweges entlang der BTE-Trasse sowie eines parallel verlaufenden Grünstreifens vorgesehen. Dieser Inanspruchnahme eines Randstreifens zur BTE-Trasse in einer Größenordnung von insgesamt 1051 qm haben die Eigentümer widersprochen.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erfüllt eine wichtige Verbindungsfunktion im Stadtteil und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen, um eine durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten. Zur Verbesserung des Stadtbildes und Verschönerung des Wohnumfeldes sollte dieser Weg durchgängig von einem Grünstreifen flankiert werden. Durch eine geeignete Bepflanzung hätte dieser Grünstreifen gleichzeitig als Kompensationsmaßnahme dienen sollen. Für Weg und Grünstreifen sind Teile privater Flurstücke erforderlich. Bezüglich der Flurstücke 5/7 und 4/30 haben die

Eigentümergeinschaften der Grundstücksinanspruchnahme widersprochen, so dass der für die Verwirklichung der Maßnahme nicht zwingend erforderliche Grünstreifen entfällt. Der erforderliche Grunderwerb verringert sich entsprechend von 1.051 qm auf 563 qm auf dem Flurstück 5/7 bzw. von 908 qm auf 454 qm auf Flurstück 4/30. Die Kompensationsmaßnahmen werden an anderer Stelle umgesetzt.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erhält weitestgehend eine Breite von 3,00 m und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen auf einer geeigneten Befestigung. Insofern ist auf diesem Abschnitt die durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge gewährleistet. Die entlang der BTE-Trasse vorgesehenen Lärmschutzwände erhalten eine Höhe von 1,20 m über Schienenoberkante. Für die Errichtung des kombinierten Geh- und Radweges wird Grunderwerb notwendig. Daher befindet sich die Lärmschutzwand dann inklusive des erforderlichen Unterhaltungstreifens auf öffentlichem Grund und eine zusätzlich zu beschränkende Fläche auf den Flurstücken 4/30 bzw. 5/7 ist somit nicht notwendig.

Nach Querung des Platzbereiches in Höhe der Haltestelle Willakedamm, sind beidseitig der Gleistrasse kombinierte Geh- und Radwege mit einer Breite von 3,0 m vorgesehen. Nach Kreuzung der Bahngleise erfolgt sowohl der Anschluss an die vorhandene Wegeverbindung in Richtung Sodenmatt als auch an den entlang der BTE-Trasse geplanten Weg in Richtung „Auf den Kahlken“. Neben dieser neu geschaffenen Verbindung, die eine wichtige Vernetzungsfunktion zwischen den angrenzenden Wohngebieten und dem ÖPNV erfüllt, werden alle bereits vorhandenen Verbindungsfunktionen sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger aufrechterhalten. Die Planung und Herstellung der Verkehrsanlagen erfolgt unter Berücksichtigung der aktuellen Richtlinien barrierefrei sowohl für Blinde und Sehbehinderte als auch für mobilitätseingeschränkte Personen im Sinne des Bremischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BremBGG).

Soweit der Antragsteller hier keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme der privaten Flächen sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz, hier insgesamt 563 qm Miteigentumsanteil werden für unvermeidlich und angemessen gehalten.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Die Einwendung zu Nummer 325 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung, teilweise besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz, Reduzierung des erforderlichen Grunderwerbs).

#### **Zu Einwendungsnummer 326**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 327**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 328**

Die Einwender sprechen sich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Im Übrigen wird diese Einwendung unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 329**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 330**

Der Einwender spricht sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten grundsätzlich gegen die Maßnahme aus. Er befürchtet Beeinträchtigungen sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

An den Wohngebäuden des Einwenders werden die maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen)

und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude

Nach den Ergebnissen des Schalltechnischen Gutachtens (Anlage 17) wird im Bereich des Wohngebäudes Kirchhuchtinger Landstraße 76 auf der straßenzugewandten Hausseite sowohl durch den geplanten Ausbau der Kirchhuchtinger Landstraße als auch aufgrund des Neubaus der Straßenbahn dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz ausgelöst. Der höchste Anspruch ergibt sich dabei aus der Betrachtung der Summenpegel.

Es kommt auf der direkt zur Kirchhuchtinger Landstraße gelegenen Hausseite sowohl im Erdgeschoss als auch im 1. Obergeschoss ein Anspruch auf Objektschutz in Betracht, sofern Schallschutzmaßnahmen notwendig sind. Objektschutzmaßnahmen nach Planfeststellungsbeschluss durch Einbau von Lärmschutzfenstern können nur auf der in der Schalltechnischen Untersuchung angegebenen Hausseite und Etage sowie nur an schutzbedürftigen Räumen gewährt werden. Hierbei handelt es sich um Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Dazu gehören insbesondere Wohn-, Schlaf- und Kinderzimmer sowie Wohnküchen (mind. 12 qm Wohnfläche). Bäder, Toiletten, Treppenhäuser und Abstell- bzw. Lagerräume gehören nicht dazu. Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen können ferner nur erstattet werden, wenn noch kein ausreichender Schallschutz vorhanden ist.

Entschädigungen für passive Lärmschutzmaßnahmen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Sie sind außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabenträger zu regeln. Ein entsprechender Antrag wäre daher nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Verfahren an den Vorhabenträger zu richten. Antragsberechtigt sind nur die Eigentümer der jeweiligen Wohngebäude.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht durch zusätzliche Lärmbelastungen betroffen zu sein. Insoweit teilweise „dem Grunde nach“ ein Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht, wird dem Einwand teilweise entsprochen, die darüber hinausgehenden Forderungen werden zurückgewiesen.

### Erreichbarkeit, Belieferung, Parkplätze

Wegen des zusätzlichen Platzbedarfs für die Straßenbahn ergibt sich aufgrund des Vorrangs der sicheren Abwicklung aller Verkehre in der Kirchhuchtinger Landstraße im Bereich der Grundstücke des Einwenders keine Möglichkeit mehr, Stellplätze entlang des Straßenraums unterzubringen. Weitere Ausführungen hierzu siehe auch unter „Grundstücksinanspruchnahme“.

Alle bisher vorhandenen Grundstückszufahrten bleiben auch nach der Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 erhalten. Die Zufahrt zum Flurstück 118, gelegen zwischen KHL 74 und 76 und im hälftigen Eigentum des Einwenders, ist in den Planungen berücksichtigt und bleibt mithin erhalten. Allerdings ist hier eine direkte Anfahrt zukünftig nur noch aus Richtung Stuhr möglich, weil ein Queren der Gleise auf dem besonderen Bahnkörper außerhalb der Knotenpunkte nicht erlaubt ist. Der besondere Bahnkörper dient der Beschleunigung des ÖPNV und ist Voraussetzung für die Förderung der Maßnahme mit Bundesmitteln. Dieser Belang hat insofern Vorrang vor den Interessen einzelner Betroffener, denen zudem zumutbare Alternativen zur Verfügung stehen.

Das Grundstück Kirchhuchtinger Landstraße 76 kann jedoch wie bisher von der Rückseite über den Alten Dorfweg von Kunden und Lieferanten angefahren werden. Diese in den Planfeststellungsunterlagen als Mischverkehrsfläche ausgewiesene Zufahrt bleibt als Zuwegung zu den Grundstücken KHL 76 und 78 erhalten. Die Aufrechterhaltung dieser Zuwegung wurde dem Einwender im Erörterungstermin darüber hinaus noch ausdrücklich zugesichert. Dabei ist weiterhin ein Linksabbiegen aus Richtung Huchtinger Kreisel kommend in die Werner-Lampe-Straße möglich. Das Rechtsabbiegen von der KHL in die Werner-Lampe-Straße ist bereits heute nicht erlaubt, an dieser Stelle dürfen ausschließlich Busse abbiegen. Insofern ändert sich nichts an dieser Zufahrt. Zum Anfahren der Grundstücke über den Alten Dorfweg aus Richtung Stuhr ist zukünftig eine Kehrfahrt über den Huchtinger Kreisel erforderlich.

Diese zusätzlichen Wege werden als von geringem Umfang und damit als zumutbar bewertet. Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht durch zusätzliche Wege betroffen zu sein.

In der Rechtsprechung des BVerwG ist seit langem anerkannt, dass ein Anlieger keinen Anspruch auf den unveränderten Fortbestand seiner individuellen Erschließungssituation hat. So hat der 4. Senat z.B. in seiner Entscheidung vom 21. Oktober 2003 (4 B 93.03) ausgeführt, dass eine Ersatzzufahrt nicht erst dann angemessen ist, wenn sie der bisherigen Zufahrt in allen Belangen mindestens

gleichwertig ist. Gefordert ist nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Es gibt keinen Anspruch auf den Fortbestand einer Verkehrsverbindung, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist. Nach diesen Maßstäben steht es wohl außer Zweifel, dass die Erreichbarkeit der Grundstücke an der Kirhhuchtinger Landstraße nicht in entschädigungsrechtlich relevanter Weise verändert wird. Entschädigungsforderungen können daher nur an die Inanspruchnahme von Grundstücksteilen anknüpfen, nicht dagegen an die Änderung der Erschließungssituation.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es zwar zu einer teilweise verschlechterten Zuwegung kommen wird, diese jedoch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde noch zumutbar ist. Seitens des Vorhabenträgers wurde plausibel dargelegt, dass eine andere Lösung unter Berücksichtigung der vorhandenen Rahmenbedingungen planungsrechtlich nicht möglich ist. Es wird technisch nicht möglich sein, dass Autofahrer die Gleisanlage überfahren. Die dadurch erforderlich werdenden Umwege halten sich in einem noch akzeptablen Rahmen. Es sind in keinem Fall für die betroffenen Grundstücke Belastungen der Eigentümer oder Mieter erkennbar, die ein zumutbares Maß übersteigen. Soweit sich die Einwendungen gegen die Änderung der Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten von den Grundstücken an der Kirhhuchtinger Landstraße wenden, werden diese Einwendungen mithin zurückgewiesen.

#### Erreichbarkeit und Lärmbelastung während der Bauzeit

Der Vorhabenträger geht von einer Gesamtbauzeit von drei Jahren aus, zzgl möglicher Arbeiten Dritter wie Ver- und Entsorgungsunternehmen. Die Belastung in den einzelnen Abschnitten ist jedoch kürzer, da das Vorhaben in zeitlich kürzere Bauabschnitte aufgeteilt ist. Eine konkrete Aussage zur Abschnittsbildung erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung nach Planfeststellungsbeschluss. Mögliche Einschränkungen für die anliegenden Grundstücke werden so gering wie möglich gehalten. Zur Vermeidung von Lärmbelastungen während der Bauzeit wurde der Planfeststellungsbeschluss mit einer Auflage versehen, welche sicherstellt, dass bei der Bauausführung die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm beachtet wird und dass die zum Einsatz kommenden Maschinen dem aktuellen Stand der Lärmbekämpfungstechnik entsprechen. Die ausführenden Unternehmen werden im Rahmen der Ausschreibung aufgefordert, sowohl eine Lärm- als auch eine Erschütterungsprognose über die eingesetzten Maschinen und angewandten Arbeitsverfahren vorzulegen. Unter dem Aspekt der vorstehend genannten Maßnahmen zur Minimierung entstehender Lärmbelastungen während der Bauzeit und angesichts der Tatsache, dass jede bauliche Maßnahme mit Lärmbelastungen verbunden ist, sind die diesbezüglichen Einwendungen zurückzuweisen. Dennoch

entstehende Lärmbelästigungen sind unvermeidbar und angesichts des zeitlich begrenzten Auftretens auch zumutbar. Die diesbezüglichen Einwendungen werden zurückgewiesen.

Das baubegleitende Verkehrskonzept wird sowohl eine groß- als auch eine kleinräumige Führung von Umleitungsverkehren vorsehen und darüber hinaus die Erreichbarkeit der anliegenden Straßenzüge bzw. der anliegenden Geschäfte und Bürger gewährleisten. Die Begleitung der Anliegerbelange wird im Rahmen des Baustellenmanagements gesichert. Hierzu zählt u.a. die ständige Information der Anlieger über den Baufortschritt und die wechselnden Baufelder durch regelmäßig verteilte Anliegerinformationen. Somit ist sowohl die Erreichbarkeit für Anlieger und Kunden als auch die z.B. Ver- und Entsorgung während der Bauphase sichergestellt. Aufgrund der beschriebenen Maßnahmen ist davon auszugehen, dass existenzgefährdende Auswirkungen aus den Bautätigkeiten nicht zu erwarten sind. Sicherlich wird es zu Beeinträchtigungen kommen, die sich jedoch nicht vollständig vermeiden lassen. Mit Hilfe des Baustellenmanagements können diese aber auf ein verträgliches Maß reduziert werden. Grundsätzlich sind Beeinträchtigungen durch Baumaßnahmen der öffentlichen Hand entschädigungslos hinzunehmen, soweit eine Mindestreichbarkeit der Grundstücke gewahrt bleibt. Mietausfälle sowie Umsatz- und Renditeeinbußen sind kurzfristig nicht auszuschließen, führen aber nicht zu einem Ersatzanspruch. Vielmehr wird erwartet, dass die Neugestaltung des Straßenzuges zu einer Attraktivitätssteigerung führt, die langfristig positive Wirkungen entfaltet.

#### Grundstücksinanspruchnahme

Von dem Grundstück Kirchhuchtinger Landstraße (KHL) 76 soll auf der zur KHL gelegenen Grundstücksseite ein Streifen von insgesamt ca. 17 qm für die geplante Baumaßnahme dauerhaft in Anspruch genommen werden.

Dem Eigentum als privatem Belang kommt entsprechend des Gewährleistungsgehaltes von Artikel 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zu.

Eine Überprüfung des vorgesehenen Grunderwerbs hat ergeben, dass zur Bedienung aller Nutzungsansprüche und sicheren Abwicklung aller Verkehre in der Kirchhuchtinger Landstraße beidseitig des besonderen Bahnkörpers einspurige Richtungsfahrbahnen mit einer Breite von 3,50 m für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie beidseitig baulich abgesetzte Rad- und Gehwege in Breiten von 1,60 m und 2,00 m vorgesehen und in diesen Ausmaßen auch erforderlich sind. Bei den festgesetzten Querschnittsbreiten konnte aufgrund der räumlichen Zwangspunktsituation (beengter Verkehrsraum, vorhandener Gebäudebestand) die jeweiligen Mindestbreiten nicht immer eingehalten werden. In Teilbereichen (z.B.



Häuserkanten) kommt es zu Unterschreitungen der Mindestbreiten (z.B. KHL 84). Eine weitere Reduzierung ist aus Sicherheitsgründen nicht mehr möglich. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite grenzt der Ausbau bereits direkt an ein Gebäude (KHL 89), so dass ein Verzicht auf Grunderwerb im Bereich der Flurstücke 118, 119 und 120/1 nicht möglich ist, ohne in den Gebäudebestand gegenüber einzugreifen. Aus der beengten Situation ergibt sich, dass ein Verzicht auf Grunderwerb auf der einen Straßenseite unabdingbar einen Eingriff in den Gebäudebestand auf der anderen Straßenseite nach sich ziehen würde. Mit der vorliegenden Planung ist mithin bereits der geringstmögliche Eingriff in Privateigentum erreicht worden.

Der Grunderwerb lässt sich an dieser Stelle weder vermeiden noch verringern, weil das planerische Ziel nicht auf andere Weise und ohne die Inanspruchnahme von privatem Eigentum oder mit geringerer Eingriffsintensität erreichbar wäre. Die Planung ist mithin unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit in der beantragten Form erfolgt.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Ankauf durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z.B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für die erforderliche Herstellung der

Verkehrsanlagen sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist die vorgesehene Grundstücksinanspruchnahme unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Weil der Eingriff in das Eigentum so weit wie möglich minimiert wird, nachvollziehbar aber nicht gänzlich zu vermeiden ist, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

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 erforderlich. Die Eingriffe sind aber auf ein Mindestmaß reduziert. Eine weitere Minderung ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeiten und bei sachgerechter Abwägung mit anderen Belangen nicht möglich.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 331**

Der Einwender spricht sich unter Nennung einer Vielzahl von Argumenten grundsätzlich gegen die Maßnahme aus. Er befürchtet Beeinträchtigungen sowohl durch den Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahnverlängerung.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

An den Wohngebäuden des Einwenders werden die maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Gebäudes

Dieses Gebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude

Nach den Ergebnissen des Schalltechnischen Gutachtens (Anlage 17) wird im Bereich des Wohngebäudes Kirchhuchtinger Landstraße 78 auf der straßenzugewandten Hausseite durch den geplanten Ausbau der Kirchhuchtinger Landstraße dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz ausgelöst. Aufgrund des Neubaus der Straßenbahn ergibt sich keine Überschreitung der maßgebenden Immissionsgrenzwerte. Für den Anspruch aus der Betrachtung der Summenpegel resultiert hier keine Änderung.

Es kommt auf der direkt zur Kirchhuchtinger Landstraße gelegenen Hausseite sowohl im Erdgeschoss als auch im 1. Obergeschoss ein Anspruch auf Objektschutz in Betracht, sofern Schallschutzmaßnahmen notwendig sind. Objektschutzmaßnahmen nach Planfeststellungsbeschluss durch Einbau von Lärmschutzfenstern können nur auf der in der Schalltechnischen Untersuchung angegebenen Hausseite und Etage sowie nur an schutzbedürftigen Räumen gewährt werden. Hierbei handelt es sich um Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Bäder, Toiletten, Treppenhäuser und Abstell- bzw. Lagerräume gehören nicht dazu.

Aufwendungen für notwendige Lärmschutzmaßnahmen können ferner nur erstattet werden, wenn noch kein ausreichender Schallschutz vorhanden ist.

Entschädigungen für passive Lärmschutzmaßnahmen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Sie sind außerhalb des Verfahrens mit dem Vorhabenträger zu regeln. Ein entsprechender Antrag wäre daher nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Verfahren an den Vorhabenträger zu richten. Antragsberechtigt sind nur die Eigentümer der jeweiligen Wohngebäude.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht durch zusätzliche Lärmbelastungen betroffen zu sein. Insoweit teilweise „dem Grunde nach“ ein Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht, wird dem Einwand teilweise entsprochen, die darüber hinausgehenden Forderungen werden zurückgewiesen.

#### Erreichbarkeit, Belieferung, Parkplätze

Wegen des zusätzlichen Platzbedarfs für die Straßenbahn ergibt sich aufgrund des Vorrangs der sicheren Abwicklung aller Verkehre in der Kirchhuchtinger Landstraße im Bereich der Grundstücke des Einwenders keine Möglichkeit mehr, Stellplätze entlang des Straßenraums unterzubringen. Weitere Ausführungen hierzu siehe auch unter „Grundstücksinanspruchnahme“.

Alle bisher vorhandenen Grundstückszufahrten bleiben auch nach der Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 erhalten. Die Zufahrt zum Flurstück 118, gelegen zwischen KHL 74 und 76 und im hälftigen Eigentum des Einwenders, ist in den Planungen berücksichtigt und bleibt mithin erhalten. Allerdings ist hier eine direkte Anfahrt zukünftig nur noch aus Richtung Stuhr möglich, weil ein Queren der Gleise auf dem besonderen Bahnkörper außerhalb der Knotenpunkte nicht erlaubt ist. Der besondere Bahnkörper dient der Beschleunigung des ÖPNV und ist Voraussetzung für die Förderung der Maßnahme mit Bundesmitteln. Dieser Belang hat insofern Vorrang vor den Interessen einzelner Betroffener, denen zudem zumutbare Alternativen zur Verfügung stehen.

Das Grundstück Kirchhuchtinger Landstraße 78 kann jedoch wie bisher von der Rückseite über den Alten Dorfweg von Kunden und Lieferanten angefahren werden. Diese in den Planfeststellungsunterlagen als Mischverkehrsfläche ausgewiesene Zufahrt bleibt als Zuwegung zu den Grundstücken KHL 76 und 78 erhalten. Die Aufrechterhaltung dieser Zuwegung wurde dem Einwender im Erörterungstermin darüber hinaus noch ausdrücklich zugesichert. Dabei ist weiterhin ein Linksabbiegen aus Richtung Huchtinger Kreisel kommend in die Werner-Lampe-Straße möglich. Das

Rechtsabbiegen von der KHL in die Werner-Lampe-Straße ist bereits heute nicht erlaubt, an dieser Stelle dürfen ausschließlich Busse abbiegen. Insofern ändert sich nichts an dieser Zufahrt. Zum Anfahren der Grundstücke über den Alten Dorfweg aus Richtung Stuhr ist zukünftig eine Kehrfahrt über den Huchtinger Kreisel erforderlich. Diese zusätzlichen Wege werden als von geringem Umfang und damit als zumutbar bewertet. Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht durch zusätzliche Wege betroffen zu sein.

In der Rechtsprechung des BVerwG ist seit langem anerkannt, dass ein Anlieger keinen Anspruch auf den unveränderten Fortbestand seiner individuellen Erschließungssituation hat. So hat der 4. Senat z.B. in seiner Entscheidung vom 21. Oktober 2003 (4 B 93.03) ausgeführt, dass eine Ersatzzufahrt nicht erst dann angemessen ist, wenn sie der bisherigen Zufahrt in allen Belangen mindestens gleichwertig ist. Gefordert ist nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Es gibt keinen Anspruch auf den Fortbestand einer Verkehrsverbindung, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist. Nach diesen Maßstäben steht es wohl außer Zweifel, dass die Erreichbarkeit der Grundstücke an der Kirhhuchtinger Landstraße nicht in entschädigungsrechtlich relevanter Weise verändert wird. Entschädigungsforderungen können daher nur an die Inanspruchnahme von Grundstücksteilen anknüpfen, nicht dagegen an die Änderung der Erschließungssituation.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es zwar zu einer teilweise verschlechterten Zuwegung kommen wird, diese jedoch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde noch zumutbar ist. Seitens des Vorhabenträgers wurde plausibel dargelegt, dass eine andere Lösung unter Berücksichtigung der vorhandenen Rahmenbedingungen planungsrechtlich nicht möglich ist. Es wird technisch nicht möglich sein, dass Autofahrer die Gleisanlage überfahren. Die dadurch erforderlich werdenden Umwege halten sich in einem noch akzeptablen Rahmen. Es sind in keinem Fall für die betroffenen Grundstücke Belastungen der Eigentümer oder Mieter erkennbar, die ein zumutbares Maß übersteigen. Soweit sich die Einwendungen gegen die Änderung der Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten von den Grundstücken an der Kirhhuchtinger Landstraße wenden, werden diese Einwendungen mithin zurückgewiesen.

#### Erreichbarkeit und Lärmbelastung während der Bauzeit

Der Vorhabenträger geht von einer Gesamtbauzeit von drei Jahren aus, zzgl möglicher Arbeiten Dritter wie Ver- und Entsorgungsunternehmen. Die Belastung in den einzelnen Abschnitten ist jedoch kürzer, da das Vorhaben in zeitlich kürzere

Bauabschnitte aufgeteilt ist. Eine konkrete Aussage zur Abschnittsbildung erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung nach Planfeststellungsbeschluss. Mögliche Einschränkungen für die anliegenden Grundstücke werden so gering wie möglich gehalten. Zur Vermeidung von Lärmbelastungen während der Bauzeit wurde der Planfeststellungsbeschluss mit einer Auflage versehen, welche sicherstellt, dass bei der Bauausführung die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm beachtet wird und dass die zum Einsatz kommenden Maschinen dem aktuellen Stand der Lärmbekämpfungstechnik entsprechen. Die ausführenden Unternehmen werden im Rahmen der Ausschreibung aufgefordert, sowohl eine Lärm- als auch eine Erschütterungsprognose über die eingesetzten Maschinen und angewandten Arbeitsverfahren vorzulegen. Unter dem Aspekt der vorstehend genannten Maßnahmen zur Minimierung entstehender Lärmbelastungen während der Bauzeit und angesichts der Tatsache, dass jede bauliche Maßnahme mit Lärmbelastungen verbunden ist, sind die diesbezüglichen Einwendungen zurückzuweisen. Dennoch entstehende Lärmbelästigungen sind unvermeidbar und angesichts des zeitlich begrenzten Auftretens auch zumutbar. Die diesbezüglichen Einwendungen werden zurückgewiesen.

Das baubegleitende Verkehrskonzept wird sowohl eine groß- als auch eine kleinräumige Führung von Umleitungsverkehren vorsehen und darüber hinaus die Erreichbarkeit der anliegenden Straßenzüge bzw. der anliegenden Geschäfte und Bürger gewährleisten. Die Begleitung der Anliegerbelange wird im Rahmen des Baustellenmanagements gesichert. Hierzu zählt u.a. die ständige Information der Anlieger über den Baufortschritt und die wechselnden Baufelder durch regelmäßig verteilte Anliegerinformationen. Somit ist sowohl die Erreichbarkeit für Anlieger und Kunden als auch die z.B. Ver- und Entsorgung während der Bauphase sichergestellt. Aufgrund der beschriebenen Maßnahmen ist davon auszugehen, dass existenzgefährdende Auswirkungen aus den Bautätigkeiten nicht zu erwarten sind. Sicherlich wird es zu Beeinträchtigungen kommen, die sich jedoch nicht vollständig vermeiden lassen. Mit Hilfe des Baustellenmanagements können diese aber auf ein verträgliches Maß reduziert werden. Grundsätzlich sind Beeinträchtigungen durch Baumaßnahmen der öffentlichen Hand entschädigungslos hinzunehmen, soweit eine Mindestreichbarkeit der Grundstücke gewahrt bleibt. Mietausfälle sowie Umsatz- und Renditeeinbußen sind kurzfristig nicht auszuschließen, führen aber nicht zu einem Ersatzanspruch. Vielmehr wird erwartet, dass die Neugestaltung des Straßenzuges zu einer Attraktivitätssteigerung führt, die langfristig positive Wirkungen entfaltet.

#### Grundstücksinanspruchnahme

Von dem Grundstück Kirchhuchtinger Landstraße (KHL) 78 soll auf der zur KHL gelegenen Grundstücksseite ein Streifen von insgesamt ca. 20 qm für die geplante Baumaßnahme dauerhaft in Anspruch genommen werden.

Dem Eigentum als privatem Belang kommt entsprechend des Gewährleistungsgehaltes von Artikel 14 Abs. 1 Grundgesetz (GG) in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zu.

Eine Überprüfung des vorgesehenen Grunderwerbs hat ergeben, dass zur Bedienung aller Nutzungsansprüche und sicheren Abwicklung aller Verkehre in der Kirchhuchtinger Landstraße beidseitig des besonderen Bahnkörpers einspurige Richtungsfahrbahnen mit einer Breite von 3,50 m für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie beidseitig baulich abgesetzte Rad- und Gehwege in Breiten von 1,60 m und 2,00 m vorgesehen und in diesen Ausmaßen auch erforderlich sind. Bei den festgesetzten Querschnittsbreiten konnte aufgrund der räumlichen Zwangspunktsituation (beengter Verkehrsraum, vorhandener Gebäudebestand) die jeweiligen Mindestbreiten nicht immer eingehalten werden. In Teilbereichen (z.B. Häuserkanten) kommt es zu Unterschreitungen der Mindestbreiten (z.B. KHL 84). Eine weitere Reduzierung ist aus Sicherheitsgründen nicht mehr möglich. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite grenzt der Ausbau bereits direkt an ein Gebäude (KHL 89), so dass ein Verzicht auf Grunderwerb im Bereich der Flurstücke 118, 119 und 120/1 nicht möglich ist, ohne in den Gebäudebestand gegenüber einzugreifen. Aus der beengten Situation ergibt sich, dass ein Verzicht auf Grunderwerb auf der einen Straßenseite unabdingbar einen Eingriff in den Gebäudebestand auf der anderen Straßenseite nach sich ziehen würde. Mit der vorliegenden Planung ist mithin bereits der geringstmögliche Eingriff in Privateigentum erreicht worden.

Der Grunderwerb lässt sich an dieser Stelle weder vermeiden noch verringern, weil das planerische Ziel nicht auf andere Weise und ohne die Inanspruchnahme von privatem Eigentum oder mit geringerer Eingriffsintensität erreichbar wäre. Die Planung ist mithin unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit in der beantragten Form erfolgt.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Ankauf durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem

Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für die erforderliche Herstellung der Verkehrsanlagen sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist die vorgesehene Grundstücksinanspruchnahme unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Weil der Eingriff in das Eigentum so weit wie möglich minimiert



wird, nachvollziehbar aber nicht gänzlich zu vermeiden ist, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

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 erforderlich. Die Eingriffe sind aber auf ein Mindestmaß reduziert. Eine weitere Minderung ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeiten und bei sachgerechter Abwägung mit anderen Belangen nicht möglich.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 332**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 333**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 334**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 335**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 336**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 337**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 338**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 339**

Die Einwender fordern passiven Lärmschutz für ihre Wohnung.

Am Wohngebäude der Einwender werden im Bereich ihrer Eigentumswohnung alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden. Insoweit wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### Inanspruchnahme von Grundstücksflächen, die zu ihrer Eigentumswohnung gehören

Die Inanspruchnahme von Flächen in einer Größenordnung von insgesamt 479 qm, die zur Eigentumswohnung der Einwender gehören, also ihre Miteigentumsanteile betreffen, ist für die Anlage des Geh- und Radweges entlang der BTE-Trasse sowie eines parallel verlaufenden Grünstreifens vorgesehen.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erfüllt eine wichtige Verbindungsfunktion im Stadtteil und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen, um eine durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten. Zur Verbesserung des Stadtbildes und Verschönerung des Wohnumfeldes soll dieser Weg durchgängig von einem Grünstreifen flankiert werden. Durch eine geeignete Bepflanzung ist dieser Grünstreifen gleichzeitig als Kompensationsmaßnahme vorgesehen. Für Weg und Grünstreifen sind Teile privater Flurstücke erforderlich.

Die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für den Grünstreifen ist nicht gerechtfertigt, weil dieser Grünstreifen für die Verwirklichung der Maßnahme nicht zwingend erforderlich ist. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird daher der entsprechende Bereich in einer Größe von ca. 285 qm aus dem Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) und –plan (Anlage 14) gestrichen. Seitens des Vorhabenträgers wird die ursprüngliche Planung des Grünstreifens beibehalten, weil davon ausgegangen wird, dass von diesen Anwohnern der positive Aspekt der Begrünung als Wohnumfeldverbesserung und Sichtschutz im Vordergrund steht und ein freihändiger Ankauf der erforderlichen Flächen möglich ist. Die Planfeststellungsbehörde kann diese Überlegungen nachvollziehen und befürwortet - im Falle des freihändigen Ankaufs der erforderlichen Flächen - die Umsetzung dieser Grünplanung. Die dort festgesetzten Kompensationsmaßnahmen wären ggf. an anderer Stelle nachzuweisen, falls ein freihändiger Ankauf nicht gelingt. Der zwingend erforderliche und planfestgestellte Grunderwerb verringert sich entsprechend von 479 qm auf 194 qm auf dem Flurstück 4/32.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erhält weitestgehend eine Breite von 3,00 m und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen auf einer

geeigneten Befestigung. Nur durch die Herstellung dieser Wegeverbindung wird auf diesem Abschnitt die durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge gewährleistet, so dass dieser Weg aus Sicherheitsgründen für die Verwirklichung der Maßnahme zwingend erforderlich ist. Die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für den Weg ist damit gerechtfertigt, die Herstellung ist nicht ohne einen Eingriff in private Grundstücke möglich.

Die entlang der BTE-Trasse vorgesehenen Lärmschutzwände erhalten eine Höhe von 1,20 m über Schienenoberkante. Für die Errichtung des kombinierten Geh- und Radweges wird Grunderwerb notwendig. Daher befindet sich die Lärmschutzwand dann inklusive des erforderlichen Unterhaltungstreifens auf öffentlichem Grund und eine zusätzlich zu beschränkende Fläche auf den angrenzenden Flurstücken ist nicht notwendig.

Nach Querung des Platzbereiches in Höhe der Haltestelle Willakedamm, sind beidseitig der Gleistrasse kombinierte Geh- und Radwege mit einer Breite von 3,0 m vorgesehen. Nach Kreuzung der Bahngleise erfolgt sowohl der Anschluss an die vorhandene Wegeverbindung in Richtung Sodenmatt als auch an den entlang der BTE-Trasse geplanten Weg in Richtung „Auf den Kahlken“. Neben dieser neu geschaffenen Verbindung, die eine wichtige Vernetzungsfunktion zwischen den angrenzenden Wohngebieten und dem ÖPNV erfüllt, werden alle bereits vorhandenen Verbindungsfunktionen sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger aufrechterhalten. Die Planung und Herstellung der Verkehrsanlagen erfolgt unter Berücksichtigung der aktuellen Richtlinien barrierefrei sowohl für Blinde und Sehbehinderte als auch für mobilitätseingeschränkte Personen im Sinne des Bremischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BremBGG).

Soweit der Antragsteller hier keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme der privaten Flächen sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz, hier insgesamt 194 qm Miteigentumsanteil werden für unvermeidlich und angemessen gehalten.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Zusammenfassend sowie unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 340**

Der Einwender spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus.

##### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche

Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Im Übrigen wird diese Einwendung unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 341**

Der Einwender fordert passiven Lärmschutz für seine Wohnung.

Am Wohngebäude des Einwenders werden im Bereich seiner Eigentumswohnung alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden. Insoweit wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### Inanspruchnahme von Grundstücksflächen, die zu der Eigentumswohnung gehören

Die Inanspruchnahme von Flächen in einer Größenordnung von insgesamt 479 qm, die zur Eigentumswohnung des Einwenders gehören, also seine Miteigentumsanteile betreffen, ist für die Anlage des Geh- und Radweges entlang der BTE-Trasse sowie eines parallel verlaufenden Grünstreifens vorgesehen.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erfüllt eine wichtige Verbindungsfunktion im Stadtteil und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen, um eine durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten. Zur Verbesserung des Stadtbildes und Verschönerung des Wohnumfeldes soll dieser Weg durchgängig von einem Grünstreifen flankiert werden. Durch eine geeignete Bepflanzung ist dieser Grünstreifen gleichzeitig als Kompensationsmaßnahme vorgesehen. Für Weg und Grünstreifen sind Teile privater Flurstücke erforderlich.

Die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für den Grünstreifen ist nicht gerechtfertigt, weil dieser Grünstreifen für die Verwirklichung der Maßnahme nicht zwingend erforderlich ist. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird daher der entsprechende Bereich in einer Größe von ca. 285 qm aus dem Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) und –plan (Anlage 14) gestrichen. Seitens des Vorhabenträgers wird die ursprüngliche Planung des Grünstreifens beibehalten, weil davon ausgegangen wird, dass von diesen Anwohnern der positive Aspekt der Begrünung als Wohnumfeldverbesserung und Sichtschutz im Vordergrund steht und ein freihändiger Ankauf der erforderlichen Flächen möglich ist. Die Planfeststellungsbehörde kann diese Überlegungen nachvollziehen und befürwortet -

im Falle des freihändigen Ankaufs der erforderlichen Flächen - die Umsetzung dieser Grünplanung. Die dort festgesetzten Kompensationsmaßnahmen wären ggf. an anderer Stelle nachzuweisen, falls ein freihändiger Ankauf nicht gelingt. Der zwingend erforderliche und planfestgestellte Grunderwerb verringert sich entsprechend von 479 qm auf 194 qm auf dem Flurstück 4/32.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erhält weitestgehend eine Breite von 3,00 m und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen auf einer geeigneten Befestigung. Nur durch die Herstellung dieser Wegeverbindung wird auf diesem Abschnitt die durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge gewährleistet, so dass dieser Weg aus Sicherheitsgründen für die Verwirklichung der Maßnahme zwingend erforderlich ist. Die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für den Weg ist damit gerechtfertigt, die Herstellung ist nicht ohne einen Eingriff in private Grundstücke möglich.

Die entlang der BTE-Trasse vorgesehenen Lärmschutzwände erhalten eine Höhe von 1,20 m über Schienenoberkante. Für die Errichtung des kombinierten Geh- und Radweges wird Grunderwerb notwendig. Daher befindet sich die Lärmschutzwand dann inklusive des erforderlichen Unterhaltungstreifens auf öffentlichem Grund und eine zusätzlich zu beschränkende Fläche auf den angrenzenden Flurstücken ist nicht notwendig.

Nach Querung des Platzbereiches in Höhe der Haltestelle Willakedamm, sind beidseitig der Gleistrasse kombinierte Geh- und Radwege mit einer Breite von 3,0 m vorgesehen. Nach Kreuzung der Bahngleise erfolgt sowohl der Anschluss an die vorhandene Wegeverbindung in Richtung Sodenmatt als auch an den entlang der BTE-Trasse geplanten Weg in Richtung „Auf den Kahlken“. Neben dieser neu geschaffenen Verbindung, die eine wichtige Vernetzungsfunktion zwischen den angrenzenden Wohngebieten und dem ÖPNV erfüllt, werden alle bereits vorhandenen Verbindungsfunktionen sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger aufrechterhalten. Die Planung und Herstellung der Verkehrsanlagen erfolgt unter Berücksichtigung der aktuellen Richtlinien barrierefrei sowohl für Blinde und Sehbehinderte als auch für mobilitätseingeschränkte Personen im Sinne des Bremischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BremBGG).

Soweit der Antragsteller hier keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme der privaten Flächen sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz, hier insgesamt 194 qm Miteigentumsanteil werden für unvermeidlich und angemessen gehalten.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Zusammenfassend sowie unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 342**

Die Einwanderin fordert passiven Lärmschutz für ihre Wohnung.

Am Wohngebäude der Einwanderin werden im Bereich ihrer Eigentumswohnung alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine

unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden. Insoweit wird diese Einwendung zurückgewiesen.

Inanspruchnahme von Grundstücksflächen, die zu ihrer Eigentumswohnung gehören

Die Inanspruchnahme von Flächen in einer Größenordnung von insgesamt 479 qm, die zur Eigentumswohnung der Einwenderin gehören, also ihre Miteigentumsanteile betreffen, ist für die Anlage des Geh- und Radweges entlang der BTE-Trasse sowie eines parallel verlaufenden Grünstreifens vorgesehen.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erfüllt eine wichtige Verbindungsfunktion im Stadtteil und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen, um eine durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten. Zur Verbesserung des Stadtbildes und Verschönerung des Wohnumfeldes soll dieser Weg durchgängig von einem Grünstreifen flankiert werden. Durch eine geeignete Bepflanzung ist dieser Grünstreifen gleichzeitig als Kompensationsmaßnahme vorgesehen. Für Weg und Grünstreifen sind Teile privater Flurstücke erforderlich.

Die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für den Grünstreifen ist nicht gerechtfertigt, weil dieser Grünstreifen für die Verwirklichung der Maßnahme nicht zwingend erforderlich ist. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird daher der entsprechende Bereich in einer Größe von ca. 285 qm aus dem Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) und –plan (Anlage 14) gestrichen. Seitens des Vorhabenträgers wird die ursprüngliche Planung des Grünstreifens beibehalten, weil davon ausgegangen wird, dass von diesen Anwohnern der positive Aspekt der Begrünung als Wohnumfeldverbesserung und Sichtschutz im Vordergrund steht und ein freihändiger Ankauf der erforderlichen Flächen möglich ist. Die Planfeststellungsbehörde kann diese Überlegungen nachvollziehen und befürwortet - im Falle des freihändigen Ankaufs der erforderlichen Flächen - die Umsetzung dieser Grünplanung. Die dort festgesetzten Kompensationsmaßnahmen wären ggf. an anderer Stelle nachzuweisen, falls ein freihändiger Ankauf nicht gelingt. Der zwingend erforderliche und planfestgestellte Grunderwerb verringert sich entsprechend von 479 qm auf 194 qm auf dem Flurstück 4/32.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erhält weitestgehend eine Breite von 3,00 m und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen auf einer geeigneten Befestigung. Nur durch die Herstellung dieser Wegeverbindung wird auf diesem Abschnitt die durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge gewährleistet, so dass dieser Weg aus Sicherheitsgründen für die Verwirklichung der Maßnahme zwingend erforderlich ist. Die Schaffung der enteignungsgleichen



Vorwirkung für den Weg ist damit gerechtfertigt, die Herstellung ist nicht ohne einen Eingriff in private Grundstücke möglich.

Die entlang der BTE-Trasse vorgesehenen Lärmschutzwände erhalten eine Höhe von 1,20 m über Schienenoberkante. Für die Errichtung des kombinierten Geh- und Radweges wird Grunderwerb notwendig. Daher befindet sich die Lärmschutzwand dann inklusive des erforderlichen Unterhaltungstreifens auf öffentlichem Grund und eine zusätzlich zu beschränkende Fläche auf den angrenzenden Flurstücken ist nicht notwendig.

Nach Querung des Platzbereiches in Höhe der Haltestelle Willakedamm, sind beidseitig der Gleistrasse kombinierte Geh- und Radwege mit einer Breite von 3,0 m vorgesehen. Nach Kreuzung der Bahngleise erfolgt sowohl der Anschluss an die vorhandene Wegeverbindung in Richtung Sodenmatt als auch an den entlang der BTE-Trasse geplanten Weg in Richtung „Auf den Kahlken“. Neben dieser neu geschaffenen Verbindung, die eine wichtige Vernetzungsfunktion zwischen den angrenzenden Wohngebieten und dem ÖPNV erfüllt, werden alle bereits vorhandenen Verbindungsfunktionen sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger aufrechterhalten. Die Planung und Herstellung der Verkehrsanlagen erfolgt unter Berücksichtigung der aktuellen Richtlinien barrierefrei sowohl für Blinde und Sehbehinderte als auch für mobilitätseingeschränkte Personen im Sinne des Bremischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BremBGG).

Soweit der Antragsteller hier keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme der privaten Flächen sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im

Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz, hier insgesamt 194 qm Miteigentumsanteil werden für unvermeidlich und angemessen gehalten.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Zusammenfassend sowie unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 343**

Die Einwanderin fordert passiven Lärmschutz für ihre Wohnung.

Am Wohngebäude der Einwanderin werden im Bereich ihrer Eigentumswohnung alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden. Insoweit wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### Inanspruchnahme von Grundstücksflächen, die zu ihrer Eigentumswohnung gehören

Die Inanspruchnahme von Flächen in einer Größenordnung von insgesamt 479 qm, die zur Eigentumswohnung der Einwanderin gehören, also ihre Miteigentumsanteile betreffen, ist für die Anlage des Geh- und Radweges entlang der BTE-Trasse sowie eines parallel verlaufenden Grünstreifens vorgesehen.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erfüllt eine wichtige Verbindungsfunktion im Stadtteil und dient im Notfall zur Befahrung mit

Rettungsfahrzeugen, um eine durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten. Zur Verbesserung des Stadtbildes und Verschönerung des Wohnumfeldes soll dieser Weg durchgängig von einem Grünstreifen flankiert werden. Durch eine geeignete Bepflanzung ist dieser Grünstreifen gleichzeitig als Kompensationsmaßnahme vorgesehen. Für Weg und Grünstreifen sind Teile privater Flurstücke erforderlich.

Die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für den Grünstreifen ist nicht gerechtfertigt, weil dieser Grünstreifen für die Verwirklichung der Maßnahme nicht zwingend erforderlich ist. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird daher der entsprechende Bereich in einer Größe von ca. 285 qm aus dem Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) und –plan (Anlage 14) gestrichen. Seitens des Vorhabenträgers wird die ursprüngliche Planung des Grünstreifens beibehalten, weil davon ausgegangen wird, dass von diesen Anwohnern der positive Aspekt der Begrünung als Wohnumfeldverbesserung und Sichtschutz im Vordergrund steht und ein freihändiger Ankauf der erforderlichen Flächen möglich ist. Die Planfeststellungsbehörde kann diese Überlegungen nachvollziehen und befürwortet - im Falle des freihändigen Ankaufs der erforderlichen Flächen - die Umsetzung dieser Grünplanung. Die dort festgesetzten Kompensationsmaßnahmen wären ggf. an anderer Stelle nachzuweisen, falls ein freihändiger Ankauf nicht gelingt. Der zwingend erforderliche und planfestgestellte Grunderwerb verringert sich entsprechend von 479 qm auf 194 qm auf dem Flurstück 4/32.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erhält weitestgehend eine Breite von 3,00 m und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen auf einer geeigneten Befestigung. Nur durch die Herstellung dieser Wegeverbindung wird auf diesem Abschnitt die durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge gewährleistet, so dass dieser Weg aus Sicherheitsgründen für die Verwirklichung der Maßnahme zwingend erforderlich ist. Die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für den Weg ist damit gerechtfertigt, die Herstellung ist nicht ohne einen Eingriff in private Grundstücke möglich.

Die entlang der BTE-Trasse vorgesehenen Lärmschutzwände erhalten eine Höhe von 1,20 m über Schienenoberkante. Für die Errichtung des kombinierten Geh- und Radweges wird Grunderwerb notwendig. Daher befindet sich die Lärmschutzwand dann inklusive des erforderlichen Unterhaltungstreifens auf öffentlichem Grund und eine zusätzlich zu beschränkende Fläche auf den angrenzenden Flurstücken ist nicht notwendig.

Nach Querung des Platzbereiches in Höhe der Haltestelle Willakedamm, sind beidseitig der Gleistrasse kombinierte Geh- und Radwege mit einer Breite von 3,0 m

vorgesehen. Nach Kreuzung der Bahngleise erfolgt sowohl der Anschluss an die vorhandene Wegeverbindung in Richtung Sodenmatt als auch an den entlang der BTE-Trasse geplanten Weg in Richtung „Auf den Kahlken“. Neben dieser neu geschaffenen Verbindung, die eine wichtige Vernetzungsfunktion zwischen den angrenzenden Wohngebieten und dem ÖPNV erfüllt, werden alle bereits vorhandenen Verbindungsfunktionen sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger aufrechterhalten. Die Planung und Herstellung der Verkehrsanlagen erfolgt unter Berücksichtigung der aktuellen Richtlinien barrierefrei sowohl für Blinde und Sehbehinderte als auch für mobilitätseingeschränkte Personen im Sinne des Bremischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BremBGG).

Soweit der Antragsteller hier keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme der privaten Flächen sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz, hier insgesamt 194 qm Miteigentumsanteil werden für unvermeidlich und angemessen gehalten.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Zusammenfassend sowie unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 344**

Die Einwenderin fordert passiven Lärmschutz für ihre Wohnung.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden im Bereich ihrer Eigentumswohnung alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden. Insoweit wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### Inanspruchnahme von Grundstücksflächen, die zu ihrer Eigentumswohnung gehören

Die Inanspruchnahme von Flächen in einer Größenordnung von insgesamt 479 qm, die zur Eigentumswohnung der Einwenderin gehören, also ihre Miteigentumsanteile betreffen, ist für die Anlage des Geh- und Radweges entlang der BTE-Trasse sowie eines parallel verlaufenden Grünstreifens vorgesehen.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erfüllt eine wichtige Verbindungsfunktion im Stadtteil und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen, um eine durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten. Zur Verbesserung des Stadtbildes und Verschönerung des Wohnumfeldes soll dieser Weg durchgängig von einem Grünstreifen flankiert werden. Durch eine geeignete Bepflanzung ist dieser Grünstreifen gleichzeitig als Kompensationsmaßnahme vorgesehen. Für Weg und Grünstreifen sind Teile privater Flurstücke erforderlich.

Die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für den Grünstreifen ist nicht gerechtfertigt, weil dieser Grünstreifen für die Verwirklichung der Maßnahme nicht zwingend erforderlich ist. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird daher der entsprechende Bereich in einer Größe von ca. 285 qm aus dem

Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) und –plan (Anlage 14) gestrichen. Seitens des Vorhabenträgers wird die ursprüngliche Planung des Grünstreifens beibehalten, weil davon ausgegangen wird, dass von diesen Anwohnern der positive Aspekt der Begrünung als Wohnumfeldverbesserung und Sichtschutz im Vordergrund steht und ein freihändiger Ankauf der erforderlichen Flächen möglich ist. Die Planfeststellungsbehörde kann diese Überlegungen nachvollziehen und befürwortet - im Falle des freihändigen Ankaufs der erforderlichen Flächen - die Umsetzung dieser Grünplanung. Die dort festgesetzten Kompensationsmaßnahmen wären ggf. an anderer Stelle nachzuweisen, falls ein freihändiger Ankauf nicht gelingt. Der zwingend erforderliche und planfestgestellte Grunderwerb verringert sich entsprechend von 479 qm auf 194 qm auf dem Flurstück 4/32.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erhält weitestgehend eine Breite von 3,00 m und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen auf einer geeigneten Befestigung. Nur durch die Herstellung dieser Wegeverbindung wird auf diesem Abschnitt die durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge gewährleistet, so dass dieser Weg aus Sicherheitsgründen für die Verwirklichung der Maßnahme zwingend erforderlich ist. Die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für den Weg ist damit gerechtfertigt, die Herstellung ist nicht ohne einen Eingriff in private Grundstücke möglich.

Die entlang der BTE-Trasse vorgesehenen Lärmschutzwände erhalten eine Höhe von 1,20 m über Schienenoberkante. Für die Errichtung des kombinierten Geh- und Radweges wird Grunderwerb notwendig. Daher befindet sich die Lärmschutzwand dann inklusive des erforderlichen Unterhaltungstreifens auf öffentlichem Grund und eine zusätzlich zu beschränkende Fläche auf den angrenzenden Flurstücken ist nicht notwendig.

Nach Querung des Platzbereiches in Höhe der Haltestelle Willakedamm, sind beidseitig der Gleistrasse kombinierte Geh- und Radwege mit einer Breite von 3,0 m vorgesehen. Nach Kreuzung der Bahngleise erfolgt sowohl der Anschluss an die vorhandene Wegeverbindung in Richtung Sodenmatt als auch an den entlang der BTE-Trasse geplanten Weg in Richtung „Auf den Kahlken“. Neben dieser neu geschaffenen Verbindung, die eine wichtige Vernetzungsfunktion zwischen den angrenzenden Wohngebieten und dem ÖPNV erfüllt, werden alle bereits vorhandenen Verbindungsfunktionen sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger aufrechterhalten. Die Planung und Herstellung der Verkehrsanlagen erfolgt unter Berücksichtigung der aktuellen Richtlinien barrierefrei sowohl für Blinde und Sehbehinderte als auch für mobilitätseingeschränkte Personen im Sinne des Bremischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BremBGG).

Soweit der Antragsteller hier keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme der privaten Flächen sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz, hier insgesamt 194 qm Miteigentumsanteil werden für unvermeidlich und angemessen gehalten.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Zusammenfassend sowie unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 345**

Der Einwender fordert passiven Lärmschutz.

Am Wohngebäude des Einwenders werden im Bereich seiner Wohnung alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Im Übrigen wird diese Einwendung unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 346**

Die Einwender fordern passiven Lärmschutz für ihre Wohnung.

Am Wohngebäude der Einwender werden im Bereich ihrer Eigentumswohnung alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden. Insoweit wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### Inanspruchnahme von Grundstücksflächen, die zu ihrer Eigentumswohnung gehören

Die Inanspruchnahme von Flächen in einer Größenordnung von insgesamt 479 qm, die zur Eigentumswohnung der Einwender gehören, also ihre Miteigentumsanteile betreffen, ist für die Anlage des Geh- und Radweges entlang der BTE-Trasse sowie eines parallel verlaufenden Grünstreifens vorgesehen.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erfüllt eine wichtige Verbindungsfunktion im Stadtteil und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen, um eine durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten. Zur Verbesserung des Stadtbildes und Verschönerung des Wohnumfeldes soll dieser Weg durchgängig von einem Grünstreifen flankiert werden. Durch eine geeignete Bepflanzung ist dieser Grünstreifen gleichzeitig als Kompensationsmaßnahme vorgesehen. Für Weg und Grünstreifen sind Teile privater Flurstücke erforderlich.

Die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für den Grünstreifen ist nicht gerechtfertigt, weil dieser Grünstreifen für die Verwirklichung der Maßnahme nicht zwingend erforderlich ist. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird daher der



entsprechende Bereich in einer Größe von ca. 285 qm aus dem Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) und –plan (Anlage 14) gestrichen. Seitens des Vorhabenträgers wird die ursprüngliche Planung des Grünstreifens beibehalten, weil davon ausgegangen wird, dass von diesen Anwohnern der positive Aspekt der Begrünung als Wohnumfeldverbesserung und Sichtschutz im Vordergrund steht und ein freihändiger Ankauf der erforderlichen Flächen möglich ist. Die Planfeststellungsbehörde kann diese Überlegungen nachvollziehen und befürwortet - im Falle des freihändigen Ankaufs der erforderlichen Flächen - die Umsetzung dieser Grünplanung. Die dort festgesetzten Kompensationsmaßnahmen wären ggf. an anderer Stelle nachzuweisen, falls ein freihändiger Ankauf nicht gelingt. Der zwingend erforderliche und planfestgestellte Grunderwerb verringert sich entsprechend von 479 qm auf 194 qm auf dem Flurstück 4/32.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erhält weitestgehend eine Breite von 3,00 m und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen auf einer geeigneten Befestigung. Nur durch die Herstellung dieser Wegeverbindung wird auf diesem Abschnitt die durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge gewährleistet, so dass dieser Weg aus Sicherheitsgründen für die Verwirklichung der Maßnahme zwingend erforderlich ist. Die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für den Weg ist damit gerechtfertigt, die Herstellung ist nicht ohne einen Eingriff in private Grundstücke möglich.

Die entlang der BTE-Trasse vorgesehenen Lärmschutzwände erhalten eine Höhe von 1,20 m über Schienenoberkante. Für die Errichtung des kombinierten Geh- und Radweges wird Grunderwerb notwendig. Daher befindet sich die Lärmschutzwand dann inklusive des erforderlichen Unterhaltungstreifens auf öffentlichem Grund und eine zusätzlich zu beschränkende Fläche auf den angrenzenden Flurstücken ist nicht notwendig.

Nach Querung des Platzbereiches in Höhe der Haltestelle Willakedamm, sind beidseitig der Gleistrasse kombinierte Geh- und Radwege mit einer Breite von 3,0 m vorgesehen. Nach Kreuzung der Bahngleise erfolgt sowohl der Anschluss an die vorhandene Wegeverbindung in Richtung Sodenmatt als auch an den entlang der BTE-Trasse geplanten Weg in Richtung „Auf den Kahlken“. Neben dieser neu geschaffenen Verbindung, die eine wichtige Vernetzungsfunktion zwischen den angrenzenden Wohngebieten und dem ÖPNV erfüllt, werden alle bereits vorhandenen Verbindungsfunktionen sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger aufrechterhalten. Die Planung und Herstellung der Verkehrsanlagen erfolgt unter Berücksichtigung der aktuellen Richtlinien barrierefrei sowohl für Blinde und Sehbehinderte als auch für

mobilitätseingeschränkte Personen im Sinne des Bremischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BremBGG).

Soweit der Antragsteller hier keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme der privaten Flächen sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz, hier insgesamt 194 qm Miteigentumsanteil werden für unvermeidlich und angemessen gehalten.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Zusammenfassend sowie unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 347**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwände und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 348**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwände und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 349**

Die Einwender sprechen sich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Im Übrigen wird diese Einwendung unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 350**

Die Einwender sprechen sich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 351**

Die Einwender sprechen sich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Im Übrigen wird diese Einwendung unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 352**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwände und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 353**

Der Einwender spricht sich gegen die Maßnahme aus, er befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Am Wohngebäude des Einwenders werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden. (Im Schalltechnischen Gutachten, Anlage 17, war auf den Tabellenseiten der Objekt Nummer 110 versehentlich eine andere Adresse zugeordnet worden. Dies wurde mittels Blau eintragung berichtigt. Die

Berechnung war korrekt zum Objekt 110 erfolgt, insofern ergeben sich bei den Schallpegeln keine Änderungen.)

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme (Abstand von bis zu 50 m zu den Baumaßnahmen) und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

Im Übrigen wird diese Einwendung unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 354**

Die Einwenderin fordert passiven Lärmschutz.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden im Bereich ihrer Wohnung alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

Im Übrigen wird diese Einwendung unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 355**

Die Einwenderin fordert passiven Lärmschutz für ihre Wohnung.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden im Bereich ihrer Eigentumswohnung alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden. Insoweit wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### Inanspruchnahme von Grundstücksflächen, die zu ihrer Eigentumswohnung gehören

Die Inanspruchnahme von Flächen in einer Größenordnung von insgesamt 479 qm, die zur Eigentumswohnung der Einwenderin gehören, also ihre Miteigentumsanteile betreffen, ist für die Anlage des Geh- und Radweges entlang der BTE-Trasse sowie eines parallel verlaufenden Grünstreifens vorgesehen.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erfüllt eine wichtige Verbindungsfunktion im Stadtteil und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen, um eine durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten. Zur Verbesserung des Stadtbildes und Verschönerung des Wohnumfeldes soll dieser Weg durchgängig von einem Grünstreifen flankiert werden. Durch eine geeignete Bepflanzung ist dieser Grünstreifen gleichzeitig als Kompensationsmaßnahme vorgesehen. Für Weg und Grünstreifen sind Teile privater Flurstücke erforderlich.

Die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für den Grünstreifen ist nicht gerechtfertigt, weil dieser Grünstreifen für die Verwirklichung der Maßnahme nicht zwingend erforderlich ist. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird daher der entsprechende Bereich in einer Größe von ca. 285 qm aus dem Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) und –plan (Anlage 14) gestrichen. Seitens des Vorhabenträgers wird die ursprüngliche Planung des Grünstreifens beibehalten, weil davon ausgegangen wird, dass von diesen Anwohnern der positive Aspekt der Begrünung als Wohnumfeldverbesserung und Sichtschutz im Vordergrund steht und ein freihändiger Ankauf der erforderlichen Flächen möglich ist. Die Planfeststellungsbehörde kann diese Überlegungen nachvollziehen und befürwortet - im Falle des freihändigen Ankaufs der erforderlichen Flächen - die Umsetzung dieser Grünplanung. Die dort festgesetzten Kompensationsmaßnahmen wären ggf. an anderer Stelle nachzuweisen, falls ein freihändiger Ankauf nicht gelingt. Der zwingend erforderliche und planfestgestellte Grunderwerb verringert sich entsprechend von 479 qm auf 194 qm auf dem Flurstück 4/32.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erhält weitestgehend eine Breite von 3,00 m und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen auf einer geeigneten Befestigung. Nur durch die Herstellung dieser Wegeverbindung wird auf diesem Abschnitt die durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge gewährleistet, so dass dieser Weg aus Sicherheitsgründen für die Verwirklichung der Maßnahme zwingend erforderlich ist. Die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für den Weg ist damit gerechtfertigt, die Herstellung ist nicht ohne einen Eingriff in private Grundstücke möglich.

Die entlang der BTE-Trasse vorgesehenen Lärmschutzwände erhalten eine Höhe von 1,20 m über Schienenoberkante. Für die Errichtung des kombinierten Geh- und Radweges wird Grunderwerb notwendig. Daher befindet sich die Lärmschutzwand dann inklusive des erforderlichen Unterhaltungstreifens auf öffentlichem Grund und eine zusätzlich zu beschränkende Fläche auf den angrenzenden Flurstücken ist nicht notwendig.

Nach Querung des Platzbereiches in Höhe der Haltestelle Willakedamm, sind beidseitig der Gleistrasse kombinierte Geh- und Radwege mit einer Breite von 3,0 m vorgesehen. Nach Kreuzung der Bahngleise erfolgt sowohl der Anschluss an die vorhandene Wegeverbindung in Richtung Sodenmatt als auch an den entlang der BTE-Trasse geplanten Weg in Richtung „Auf den Kahlken“. Neben dieser neu geschaffenen Verbindung, die eine wichtige Vernetzungsfunktion zwischen den angrenzenden Wohngebieten und dem ÖPNV erfüllt, werden alle bereits vorhandenen Verbindungsfunktionen sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger aufrechterhalten. Die Planung und Herstellung der Verkehrsanlagen erfolgt unter Berücksichtigung der aktuellen Richtlinien barrierefrei sowohl für Blinde und Sehbehinderte als auch für mobilitätseingeschränkte Personen im Sinne des Bremischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BremBGG).

Soweit der Antragsteller hier keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme der privaten Flächen sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die

Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz, hier insgesamt 194 qm Miteigentumsanteil werden für unvermeidlich und angemessen gehalten.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Zusammenfassend sowie unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 356**

Die Einwender fordern passiven Lärmschutz für ihre Wohnung.

Am Wohngebäude der Einwender werden im Bereich ihrer Eigentumswohnung alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden. Insoweit wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### Inanspruchnahme von Grundstücksflächen, die zu ihrer Eigentumswohnung gehören

Die Inanspruchnahme von Flächen in einer Größenordnung von insgesamt 479 qm, die zur Eigentumswohnung der Einwender gehören, also ihre Miteigentumsanteile betreffen, ist für die Anlage des Geh- und Radweges entlang der BTE-Trasse sowie eines parallel verlaufenden Grünstreifens vorgesehen.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erfüllt eine wichtige Verbindungsfunktion im Stadtteil und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen, um eine durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten. Zur Verbesserung des Stadtbildes und Verschönerung des Wohnumfeldes soll dieser Weg durchgängig von einem Grünstreifen flankiert werden. Durch eine geeignete Bepflanzung ist dieser Grünstreifen gleichzeitig als Kompensationsmaßnahme vorgesehen. Für Weg und Grünstreifen sind Teile privater Flurstücke erforderlich.

Die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für den Grünstreifen ist nicht gerechtfertigt, weil dieser Grünstreifen für die Verwirklichung der Maßnahme nicht



zwingend erforderlich ist. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird daher der entsprechende Bereich in einer Größe von ca. 285 qm aus dem Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) und –plan (Anlage 14) gestrichen. Seitens des Vorhabenträgers wird die ursprüngliche Planung des Grünstreifens beibehalten, weil davon ausgegangen wird, dass von diesen Anwohnern der positive Aspekt der Begrünung als Wohnumfeldverbesserung und Sichtschutz im Vordergrund steht und ein freihändiger Ankauf der erforderlichen Flächen möglich ist. Die Planfeststellungsbehörde kann diese Überlegungen nachvollziehen und befürwortet - im Falle des freihändigen Ankaufs der erforderlichen Flächen - die Umsetzung dieser Grünplanung. Die dort festgesetzten Kompensationsmaßnahmen wären ggf. an anderer Stelle nachzuweisen, falls ein freihändiger Ankauf nicht gelingt. Der zwingend erforderliche und planfestgestellte Grunderwerb verringert sich entsprechend von 479 qm auf 194 qm auf dem Flurstück 4/32.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erhält weitestgehend eine Breite von 3,00 m und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen auf einer geeigneten Befestigung. Nur durch die Herstellung dieser Wegeverbindung wird auf diesem Abschnitt die durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge gewährleistet, so dass dieser Weg aus Sicherheitsgründen für die Verwirklichung der Maßnahme zwingend erforderlich ist. Die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für den Weg ist damit gerechtfertigt, die Herstellung ist nicht ohne einen Eingriff in private Grundstücke möglich.

Die entlang der BTE-Trasse vorgesehenen Lärmschutzwände erhalten eine Höhe von 1,20 m über Schienenoberkante. Für die Errichtung des kombinierten Geh- und Radweges wird Grunderwerb notwendig. Daher befindet sich die Lärmschutzwand dann inklusive des erforderlichen Unterhaltungstreifens auf öffentlichem Grund und eine zusätzlich zu beschränkende Fläche auf den angrenzenden Flurstücken ist nicht notwendig.

Nach Querung des Platzbereiches in Höhe der Haltestelle Willakedamm, sind beidseitig der Gleistrasse kombinierte Geh- und Radwege mit einer Breite von 3,0 m vorgesehen. Nach Kreuzung der Bahngleise erfolgt sowohl der Anschluss an die vorhandene Wegeverbindung in Richtung Sodenmatt als auch an den entlang der BTE-Trasse geplanten Weg in Richtung „Auf den Kahlken“. Neben dieser neu geschaffenen Verbindung, die eine wichtige Vernetzungsfunktion zwischen den angrenzenden Wohngebieten und dem ÖPNV erfüllt, werden alle bereits vorhandenen Verbindungsfunktionen sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger aufrechterhalten. Die Planung und Herstellung der Verkehrsanlagen erfolgt unter Berücksichtigung der aktuellen Richtlinien barrierefrei sowohl für Blinde und Sehbehinderte als auch für

mobilitätseingeschränkte Personen im Sinne des Bremischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BremBGG).

Soweit der Antragsteller hier keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme der privaten Flächen sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz, hier insgesamt 194 qm Miteigentumsanteil werden für unvermeidlich und angemessen gehalten.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Zusammenfassend sowie unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 357**

Die Einwenderin spricht sich gegen die Maßnahme aus, sie befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Die Einwenderin fordert passiven Lärmschutz für ihre Wohnung.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden im Bereich ihrer Eigentumswohnung alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden. Insoweit wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### Inanspruchnahme von Grundstücksflächen, die zu ihrer Eigentumswohnung gehören

Die Inanspruchnahme von Flächen in einer Größenordnung von insgesamt 479 qm, die zur Eigentumswohnung der Einwenderin gehören, also ihre Miteigentumsanteile betreffen, ist für die Anlage des Geh- und Radweges entlang der BTE-Trasse sowie eines parallel verlaufenden Grünstreifens vorgesehen.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erfüllt eine wichtige Verbindungsfunktion im Stadtteil und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen, um eine durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten. Zur Verbesserung des Stadtbildes und Verschönerung des Wohnumfeldes soll dieser Weg durchgängig von einem Grünstreifen flankiert werden. Durch eine geeignete Bepflanzung ist dieser Grünstreifen gleichzeitig als Kompensationsmaßnahme vorgesehen. Für Weg und Grünstreifen sind Teile privater Flurstücke erforderlich.

Die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für den Grünstreifen ist nicht gerechtfertigt, weil dieser Grünstreifen für die Verwirklichung der Maßnahme nicht zwingend erforderlich ist. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird daher der entsprechende Bereich in einer Größe von ca. 285 qm aus dem Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) und –plan (Anlage 14) gestrichen. Seitens des Vorhabenträgers wird die ursprüngliche Planung des Grünstreifens beibehalten, weil davon ausgegangen wird, dass von diesen Anwohnern der positive Aspekt der Begrünung als Wohnumfeldverbesserung und Sichtschutz im Vordergrund steht und ein freihändiger Ankauf der erforderlichen Flächen möglich ist. Die Planfeststellungsbehörde kann diese Überlegungen nachvollziehen und befürwortet - im Falle des freihändigen Ankaufs der erforderlichen Flächen - die Umsetzung dieser

Grünplanung. Die dort festgesetzten Kompensationsmaßnahmen wären ggf. an anderer Stelle nachzuweisen, falls ein freihändiger Ankauf nicht gelingt. Der zwingend erforderliche und planfestgestellte Grunderwerb verringert sich entsprechend von 479 qm auf 194 qm auf dem Flurstück 4/32.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erhält weitestgehend eine Breite von 3,00 m und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen auf einer geeigneten Befestigung. Nur durch die Herstellung dieser Wegeverbindung wird auf diesem Abschnitt die durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge gewährleistet, so dass dieser Weg aus Sicherheitsgründen für die Verwirklichung der Maßnahme zwingend erforderlich ist. Die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für den Weg ist damit gerechtfertigt, die Herstellung ist nicht ohne einen Eingriff in private Grundstücke möglich.

Die entlang der BTE-Trasse vorgesehenen Lärmschutzwände erhalten eine Höhe von 1,20 m über Schienenoberkante. Für die Errichtung des kombinierten Geh- und Radweges wird Grunderwerb notwendig. Daher befindet sich die Lärmschutzwand dann inklusive des erforderlichen Unterhaltungstreifens auf öffentlichem Grund und eine zusätzlich zu beschränkende Fläche auf den angrenzenden Flurstücken ist nicht notwendig.

Nach Querung des Platzbereiches in Höhe der Haltestelle Willakedamm, sind beidseitig der Gleistrasse kombinierte Geh- und Radwege mit einer Breite von 3,0 m vorgesehen. Nach Kreuzung der Bahngleise erfolgt sowohl der Anschluss an die vorhandene Wegeverbindung in Richtung Sodenmatt als auch an den entlang der BTE-Trasse geplanten Weg in Richtung „Auf den Kahlken“. Neben dieser neu geschaffenen Verbindung, die eine wichtige Vernetzungsfunktion zwischen den angrenzenden Wohngebieten und dem ÖPNV erfüllt, werden alle bereits vorhandenen Verbindungsfunktionen sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger aufrechterhalten. Die Planung und Herstellung der Verkehrsanlagen erfolgt unter Berücksichtigung der aktuellen Richtlinien barrierefrei sowohl für Blinde und Sehbehinderte als auch für mobilitätseingeschränkte Personen im Sinne des Bremischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BremBGG).

Soweit der Antragsteller hier keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme der privaten Flächen sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz, hier insgesamt 194 qm Miteigentumsanteil werden für unvermeidlich und angemessen gehalten.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Zusammenfassend sowie unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 358**

Die Einwanderin befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn.

Im Wesentlichen wird auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen verwiesen.

Am Wohngebäude der Einwenderin werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden. Insoweit wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Dieses Wohngebäude befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### Inanspruchnahme von ca. 8 qm Grundstück (1 m-Streifen hinter Lärmschutzwand)

Zur Unterhaltung der mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten Lärmschutzwände ist jeweils ein 1 m breiter Unterhaltungsstreifen entlang der Lärmschutzwand auf der Trassen abgewandten Seite erforderlich. Dieser Unterhaltungsstreifen tangiert auch das Grundstück der Einwenderin. Entsprechend Grunderwerbsplan (Anlage 14) sowie Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) ist ein Streifen von ca. 8 qm dauerhaft zu beschränken. Grundbuchlich abgesichert soll der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn das Recht eingeräumt werden, die in den Plänen als dauernd zu beschränkende Fläche für Prüfungen und Besichtigungen der Lärmschutzwand zu betreten, für den Aufbau, die Instandhaltung, die Pflege- und Reinigungsmaßnahmen in Anspruch zu nehmen sowie das Grundstück zu diesen Zwecken jederzeit zu betreten. Der belastete Grundstücksteil ist daher von jeglicher Bebauung bzw. Bewuchs freizuhalten. Der Vorhabenträger verpflichtet sich im Gegenzug, den Eigentümern die Schäden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu ersetzen, die durch die Benutzung des Grundstücks entstehen.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Gemäß § 8 Abs. 2 BremLStrG (Bremisches Landesstraßengesetz) hat der Anlieger bei Änderung einer Straße (z.B. Höher-, Tieferlegung oder Verbreiterung) Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die aufgrund der Änderung an seinem Grundstück und den baulichen Anlagen erforderlichen Maßnahmen. Die dabei erforderlichen Regulierungsmaßnahmen zu etwaig baulichen Anpassungen, welche sich auf öffentlichen Grund sowie privaten Grundstücken befinden, werden vom Vorhabenträger sichergestellt. Soweit die Herstellung desjenigen Zustandes, der ohne das schädigende Ereignis bestünde, nicht möglich ist oder zur Schadlosstellung nicht ausreicht, tritt an die Stelle der Naturalrestitution die Schadenskompensation in monetärer Form (Geldrestitution). Bei der Ermittlung und Feststellung der Verkehrswerte (Marktwerte) von Grundstücken, ihrer Bestandteile (Gebäude) sowie ihres Zubehörs (z. B. Aufwuchs, Einfriedungen, Nebengebäude) ist die „Verordnung über die Grundsätze für die Ermittlung der Verkehrswerte von Grundstücken (Immobilienwertermittlungsverordnung – ImmoWertV)“ in ihrer jeweils gültigen Fassung anzuwenden.

Soweit der Antragsteller keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme privater Flächen für den erforderlichen Unterhaltungstreifen der Lärmschutzwand sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz werden für unvermeidlich und angemessen gehalten. Eine dauerhafte Beschränkung ist ausreichend, um die Unterhaltung der Lärmschutzwand sicherstellen zu können. Weil eine dauerhafte Beschränkung gegenüber der Enteignung der geringere Eingriff in das Eigentum darstellt, sind sowohl die Erforderlichkeit als auch die Angemessenheit des Eingriffs gegeben.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein. Die Einwendung zu Nummer 358 wird zurückgewiesen, soweit die Einwendung nicht durch Zusagen ihre Erledigung gefunden hat (Zusage der Beweissicherung).

#### **Zu Einwendungsnummer 359**

Die Einwenderin befürchtet, dass die Busverbindung zwischen Brüsseler Straße und Roland-Center gänzlich eingestellt werden soll.

Durch den Verlängerungsabschnitt der Linie 1 zwischen Roland-Center und der Brüsseler Straße werden nicht alle Bereiche in Huchting erschlossen. Daher wird es entsprechend der ausdrücklichen Zusicherung der BSAG auch weiterhin Verkehr mit Bussen geben. Nach derzeitiger Planung soll eine Linie 58 zwischen der Brüsseler Straße über die Huchtinger Heerstraße zum Roland-Center geführt werden, so dass der Einwenderin auch zukünftig ein adäquates ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen wird. Die Planung des Buslinienangebotes ist jedoch nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

Im Übrigen wird diese Einwendung unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwände und Forderungen zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 360**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwände und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 361**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwände und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.



**Zu Einwendungsnummer 362**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwände und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 363**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwände und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 364**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwände und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 365**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwände und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 366**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwände und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 367**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwände und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 368**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwände und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 369**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwände und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 370**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwände und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 371**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwände und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

**Zu Einwendungsnummer 372**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwände und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 373**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwände und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 374**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwände und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 375**

Die Einwender fordern passiven Lärmschutz für ihre Wohnung.

Am Wohngebäude der Einwender werden im Bereich ihrer Eigentumswohnung alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden. Insoweit wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### Inanspruchnahme von Grundstücksflächen, die zu ihrer Eigentumswohnung gehören

Die Inanspruchnahme von Flächen in einer Größenordnung von insgesamt 479 qm, die zur Eigentumswohnung der Einwender gehören, also ihre Miteigentumsanteile betreffen, ist für die Anlage des Geh- und Radweges entlang der BTE-Trasse sowie eines parallel verlaufenden Grünstreifens vorgesehen.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erfüllt eine wichtige Verbindungsfunktion im Stadtteil und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen, um eine durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten. Zur Verbesserung des Stadtbildes und Verschönerung des Wohnumfeldes soll dieser Weg durchgängig von einem Grünstreifen flankiert werden. Durch eine geeignete Bepflanzung ist dieser Grünstreifen gleichzeitig als Kompensationsmaßnahme vorgesehen. Für Weg und Grünstreifen sind Teile privater Flurstücke erforderlich.

Die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für den Grünstreifen ist nicht gerechtfertigt, weil dieser Grünstreifen für die Verwirklichung der Maßnahme nicht zwingend erforderlich ist. Von Seiten der Planfeststellungsbehörde wird daher der entsprechende Bereich in einer Größe von ca. 285 qm aus dem Grunderwerbsverzeichnis (Anlage 15) und –plan (Anlage 14) gestrichen. Seitens des Vorhabenträgers wird die ursprüngliche Planung des Grünstreifens beibehalten, weil davon ausgegangen wird, dass von diesen Anwohnern der positive Aspekt der Begrünung als Wohnumfeldverbesserung und Sichtschutz im Vordergrund steht und ein freihändiger Ankauf der erforderlichen Flächen möglich ist. Die Planfeststellungsbehörde kann diese Überlegungen nachvollziehen und befürwortet -

im Falle des freihändigen Ankaufs der erforderlichen Flächen - die Umsetzung dieser Grünplanung. Die dort festgesetzten Kompensationsmaßnahmen wären ggf. an anderer Stelle nachzuweisen, falls ein freihändiger Ankauf nicht gelingt. Der zwingend erforderliche und planfestgestellte Grunderwerb verringert sich entsprechend von 479 qm auf 194 qm auf dem Flurstück 4/32.

Die vorgesehene Wegeverbindung entlang der BTE-Trasse erhält weitestgehend eine Breite von 3,00 m und dient im Notfall zur Befahrung mit Rettungsfahrzeugen auf einer geeigneten Befestigung. Nur durch die Herstellung dieser Wegeverbindung wird auf diesem Abschnitt die durchgängige Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge gewährleistet, so dass dieser Weg aus Sicherheitsgründen für die Verwirklichung der Maßnahme zwingend erforderlich ist. Die Schaffung der enteignungsgleichen Vorwirkung für den Weg ist damit gerechtfertigt, die Herstellung ist nicht ohne einen Eingriff in private Grundstücke möglich.

Die entlang der BTE-Trasse vorgesehenen Lärmschutzwände erhalten eine Höhe von 1,20 m über Schienenoberkante. Für die Errichtung des kombinierten Geh- und Radweges wird Grunderwerb notwendig. Daher befindet sich die Lärmschutzwand dann inklusive des erforderlichen Unterhaltungstreifens auf öffentlichem Grund und eine zusätzlich zu beschränkende Fläche auf den angrenzenden Flurstücken ist nicht notwendig.

Nach Querung des Platzbereiches in Höhe der Haltestelle Willakedamm, sind beidseitig der Gleistrasse kombinierte Geh- und Radwege mit einer Breite von 3,0 m vorgesehen. Nach Kreuzung der Bahngleise erfolgt sowohl der Anschluss an die vorhandene Wegeverbindung in Richtung Sodenmatt als auch an den entlang der BTE-Trasse geplanten Weg in Richtung „Auf den Kahlken“. Neben dieser neu geschaffenen Verbindung, die eine wichtige Vernetzungsfunktion zwischen den angrenzenden Wohngebieten und dem ÖPNV erfüllt, werden alle bereits vorhandenen Verbindungsfunktionen sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger aufrechterhalten. Die Planung und Herstellung der Verkehrsanlagen erfolgt unter Berücksichtigung der aktuellen Richtlinien barrierefrei sowohl für Blinde und Sehbehinderte als auch für mobilitätseingeschränkte Personen im Sinne des Bremischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BremBGG).

Soweit der Antragsteller hier keine weiteren Möglichkeiten für einen Verzicht auf die Inanspruchnahme der privaten Flächen sieht, teilt die Planfeststellungsbehörde seine Einschätzung. Nach Maßgabe der Ziele des Vorhabens, nämlich den öffentlichen Personennahverkehr durch die Herstellung und Verlängerung einer Straßenbahnverbindung deutlich zu verbessern, ist der verbleibende Grunderwerb unbedingt erforderlich.

Ein Ausgleich für die Inanspruchnahme von Privateigentum 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, soweit es nicht vorher zu einem freihändigen Erwerb durch den Vorhabenträger kommt.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist.

Voraussetzung der verfassungsrechtlichen Rechtfertigung einer Enteignung ist, dass die Enteignung gem. Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG zum Wohl der Allgemeinheit erfolgt und darüber hinaus verhältnismäßig ist. Der Gemeinwohlbezug des Art. 14 Abs. 3 GG wird durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergänzt. Die konkrete Enteignung muss daher sowohl zur Erreichung des mit dem Vorhaben verfolgten Ziels geeignet als auch zum Wohl der Allgemeinheit objektiv notwendig sein (Erforderlichkeit). Zudem darf die Schwere des Eigentumsentzugs nicht außer Verhältnis zu den verfolgten Zwecken und deren Gewicht stehen (Angemessenheit).

Die für die Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Grundstücksinanspruchnahmen im Sinne von Artikel 14 Grundgesetz, hier insgesamt 194 qm Miteigentumsanteil werden für unvermeidlich und angemessen gehalten.

Im Rahmen der Abwägung wird das öffentliche Interesse an der Durchführung des geplanten Vorhabens als gewichtiger bewertet als das private Interesse, durch diese geplante Baumaßnahme nicht bezüglich des Grundeigentums oder durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen bzw. sonstige geltend gemachte Belange betroffen zu sein.

Zusammenfassend sowie unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

### **Zu Einwendungsnummer 376**

Der Einwender sieht seine Belange als Eigentümer betroffen. Der Einwender spricht sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, er befürchtet Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn. Das Eigentum des Einwenders

liegt allerdings in Niedersachsen. Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist der bremische Teil der Linie 8. Die Betroffenheit des Eigentums in Niedersachsen wäre im dortigen Planfeststellungsverfahren vorzubringen gewesen.

Darüber hinaus werden diese Einwendungen unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 377**

Unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen wird diese Einwendung zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 378**

Die Einwender sehen ihre Belange als Eigentümer betroffen. Die Einwender sprechen sich grundsätzlich gegen die Maßnahme aus, sie befürchten Beeinträchtigungen sowohl vom Bau als auch durch den Betrieb der Straßenbahn. Das Eigentum der Einwender liegt allerdings in Niedersachsen. Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist der bremische Teil der Linie 8. Die Betroffenheit des Eigentums in Niedersachsen wäre im dortigen Planfeststellungsverfahren vorzubringen gewesen.

Darüber hinaus werden diese Einwendungen unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen zurückgewiesen.

#### **Unvollständige private Einwendungen** (fehlende Anschriften, nicht lesbare Namen)

##### **Zu Einwendungsnummern 379 und 380:**

Diese Einwendungen werden aufgrund der fehlenden Anschrift verbunden mit einem kaum lesbaren (379) bzw. überhaupt nicht angegebenen Namen bereits aus formalen Gründen zurückgewiesen.

Im Übrigen würden beide Einwendungen ihrem Inhalt nach unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen zurückgewiesen werden.

#### **Verspätet eingegangene private Einwendungen**

Nach Ablauf der Einwendungsfrist sind noch drei Einwendungen eingegangen, die somit als präkludiert zu betrachten sind.

Die folgenden Ausführungen erfolgen lediglich zur Erläuterung der Sachlage und sind ausdrücklich keine Anerkennung dieser Einwendungen. In die Abwägung der

betroffenen Belange sind aber auch die in diesen Einwendungen geltend gemachten Belange eingeflossen.

#### **Zu Einwendungsnummer 381**

Die Einwendung ging verspätet ein und wird, auch unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen, zurückgewiesen.

#### **Zu Einwendungsnummer 382**

Die Einwendung ging verspätet ein und wird, auch unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen, zurückgewiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Das Wohngebäude der Einwender befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

#### **Zu Einwendungsnummer 383**

Die Einwendung ging verspätet ein und wird, auch unter Bezugnahme auf die vorstehenden Ausführungen unter 3.2 zu den häufig vorgetragenen Einwänden und Forderungen, zurückgewiesen.

Am Wohngebäude der Einwender werden alle maßgebenden Grenzwerte eingehalten, so dass sichergestellt ist, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Lärm oder Erschütterungen auftreten werden.

#### Beweissicherung des Wohngebäudes

Das Wohngebäude der Einwender befindet sich auf Grund seiner Lage im theoretischen Einflussbereich der Baumaßnahme und wird einer Beweissicherung zugeführt. Im Zuge der Beweissicherung erfolgt die Feststellung des baulichen

Zustandes der Gebäude vor und nach Durchführung der Baumaßnahme. Auf Grundlage eines Abgleiches dieser Zustandsfeststellungen können mögliche ausführungsbedingte Veränderungen ermittelt werden. Mögliche Folgeschäden gehen zu Lasten der Baumaßnahme. Sollten also Schäden festgestellt werden, die durch den Bau der Straßenbahn verursacht worden sind, so hat der Vorhabenträger die Kosten für alle erforderlichen Reparaturen zu übernehmen.

## **Zu IV.**

### **Umweltauswirkungen**

Bei der Planfeststellung wurden gemäß § 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG die öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit berücksichtigt. Dazu wurden die Umweltauswirkungen des Vorhabens erfasst und bewertet.

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 zur Feststellung der UVP-Pflicht. In Anwendung des § 3 c Abs. 1 UVPG wurde für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, weil durch das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen entstehen können, die bei der Bewertung der Umweltauswirkungen und der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens zu berücksichtigen wären.

Die für die Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens maßgebenden Unterlagen nach § 6 UVPG hat der Antragsteller als integrativen Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen vorgelegt. Es handelt sich dabei um Gutachten zu Schall und Erschütterungen (Anlagen 17 und 18), den Landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 19) mit der Stellungnahme der Naturschutzbehörde (Anlage 21), die allgemein verständliche Zusammenfassung (Anlage 1a), ergänzenden Fachbeiträgen zur Waldohreule, Fledermäusen und Brutvögel (Anlagen 20 und 20a) sowie das Altlasten- und das Bodengutachten (Anlagen 31 und 32). Entscheidungserhebliche Unterlagen sind darüber hinaus der Erläuterungsbericht (Anlage 1), die Lagepläne (Anlage 4) und Querprofile (Anlage 5) sowie die Darstellung der geprüften Vorhabenalternativen (in Anlage 1 sowie Anlagen 22-28). Im Nachgang zum Erörterungstermin wurde eine erweiterte Untersuchung für den Bereich der BTE-Trasse durchgeführt. Dieses Gutachten wird als Anlage 31a Bestandteil der planfestgestellten Unterlagen.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens hat eine Beteiligung der Behörden, deren umweltbezogener Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird, nach § 7 UVPG sowie eine Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 UVPG stattgefunden, wobei die für die Entscheidung der Zulässigkeit des Vorhabens erheblichen Unterlagen gemäß § 6 UVPG gemeinsam mit den übrigen Planfeststellungsunterlagen den Behörden übermittelt wurden bzw. öffentlich ausgelegt haben. Die Anforderungen des § 73 Abs. 3, 4 bis 7 BremVwVfG wurden hierbei beachtet.

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

Mit der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen nach § 11 UVPG wird der entscheidungserhebliche Sachverhalt für die Erfüllung gesetzlicher Umweltaanforderungen festgestellt. Sie enthält die für die Bewertung erforderlichen Aussagen über die voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens und wurde auf der Grundlage der Unterlagen des Vorhabenträgers (§ 6 UVPG), der behördlichen Stellungnahmen (§ 7 UVPG) sowie der Äußerungen der Öffentlichkeit (§ 9 UVPG) erarbeitet. Die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens waren auch Gegenstand des Anhörungsverfahrens. Eine Veranlassung für eine weitergehende Ermittlung von Umweltauswirkungen des Vorhabens - über das nachträglich beauftragte ergänzende Bodengutachten hinaus - ergibt sich nicht. Es haben sich nach Erarbeitung der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG noch Änderungen in den Umweltauswirkungen ergeben, die allerdings durchweg zu verminderten Auswirkungen geführt haben. Im Wesentlichen sind das eine geringere Anzahl betroffener Bäume sowie die Verringerung der Anzahl der betroffenen Gewässer.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12 UVPG ist nach Nr. 0.6.1.1 UVPVwV (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung) die Auslegung und die Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze (gesetzliche Umweltaanforderungen) auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Sie erfolgt auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung nach § 11 UVPG. Ihre Ergebnisse werden bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze berücksichtigt.

Die vorgelegten Planunterlagen genügen den Anforderungen des § 6 UVPG. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG und die Beteiligung der Behörden gem. § 7 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 73 Bremisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BremVwVfG) vom 15. November 1976 (Bremisches Gesetzblatt) in der Neufassung der Bekanntmachung vom 9. Mai 2003



(Brem.GBl. S. 219), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 27.01.2015 (Brem.GBl. S. 15)

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) in der Neufassung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 21.12.2015 (BGBl. I S. 2490) wurden beachtet.

Nach der auf Grundlage der zusammenfassenden Darstellung der Anhörungsbehörde (vom 08.10.2015) sowie unter Berücksichtigung der Änderungen, die sich noch danach ergeben hatten, erstellten Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG ist das Vorhaben im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze zulässig und konnte in der vorliegenden Form festgestellt werden.

## **2 Darstellung des Vorhabens**

Bei dem geplanten Vorhaben handelt es sich um den Bau und Betrieb von zwei Straßenbahnlinien. Die Länge der geplanten Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 vom Roland-Center bis Mittelshuchting beträgt etwa 3,7 km, ab der Abzweigung der Linie 1 in die Heinrich-Plett-Allee bis zur Landesgrenze Bremen/Niedersachsen weist die Linie 8 eine Streckenlänge von ca. 610 m auf. Die Straßenbahn wird grundsätzlich zweigleisig errichtet (Ausnahme: Trassenführung südlich der Haltestelle Auf den Kahlken sowie nördlich des Willakedamms mit eingleisiger Straßenbahnführung).

Entlang der Strecke der Linie 1 sind insgesamt sieben Haltestellen geplant, innerhalb der Linie 8 zusätzlich die Haltestelle Dovemoorstraße.

Nördlich des Willakedamms sowie entlang der BTE-Trasse zwischen den Bahnübergängen Willakedamm und Neuer Damm sind fast durchgehend Lärmschutzwände vorgesehen. Außerdem ist im Verlauf der Heinrich-Plett-Allee südlich der Auffahrt zur B 75 eine weitere Lärmschutzwand geplant.

Die Stromversorgung der geplanten Straßenbahn erfolgt über Oberleitungen. Im Bereich der Wendeschleifen Roland-Center und Huchtinger Heerstraße sowie im Einschwenkbereich der BTE-Trasse auf die Heinrich-Plett-Allee und an der Brücke über die B 75 werden die Gleise mit Quertragwerken überspannt. Die Streckenführung in den Bereichen Kirchhuchtinger Landstraße, Willakedamm und BTE-Trasse wird überwiegend mit Seitenmasten mit Auslegern versehen. In den restlichen Bereichen der Heinrich-Plett-Allee sind zur Elektrifizierung überwiegend Mittelmasten geplant.

Das Straßenbahnnetz wird mit Gleichstrom betrieben. Aus diesem Grund sind Gleichrichterwerke erforderlich, die den Wechselstrom der öffentlichen Energieversorgung in Gleichstrom umwandeln.

## **Bewertung nach § 12 UVPG**

### **1 Auswirkungen des Vorhabens**

#### **1.1 Mensch**

##### **a) Lärm**

Grundlage der schalltechnischen Beurteilungen waren die §§ 41, 42 und 50 BImSchG i.V.m. der gemäß § 43 BImSchG erlassenen 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) sowie im Hinblick auf die Abwicklung des passiven Lärmschutzes die 24. BImSchV. Die Emissionspegelberechnungen erfolgten für den Schienenverkehrslärm nach Maßgabe der SCHALL 03 und für den Straßenlärm auf der Grundlage der RLS 90. Maßgebende Planunterlage ist das Schalltechnische Gutachten des Ingenieurbüros Bonk-Maire-Hoppmann GbR (BMH) vom 21.03.2014 (Anlage 17A/17B) mit Blaeintragungen vom 20.10.2015.

Das schalltechnische Gutachten hat für das Vorhaben Überschreitungen der gesetzlichen Lärm-Grenzwerte ermittelt, die sich im Wesentlichen auf die erste Baureihe beiderseits der Straßenbahntrassen sowie der damit im Zusammenhang stehenden Straßenausbauabschnitte beziehen. Gemäß § 41 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Verkehrswege sicherzustellen, dass durch Verkehrsgerausche keine schädlichen Umweltauswirkungen hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (aktiver Lärmschutz). Dies gilt jedoch nicht, wenn die Kosten in keinem Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen. Es erfolgte daher eine Abwägung unter Berücksichtigung örtlicher Gegebenheiten sowie städtebaulicher, landschaftspflegerischer und bautechnischer Aspekte wo, in welcher Länge und mit welcher Höhe aktiver Lärmschutz (d.h. Lärmschutzwände) errichtet werden sollen. Durch die geplanten Lärmschutzwände werden die Schienen- und Straßenverkehrslärmmissionen in den entsprechenden Streckenabschnitten erheblich verringert. An einer Reihe von Gebäuden und Außenwohnbereichen ist kein vollständiger Schutz, d.h. Einhalten aller maßgebenden Grenzwerte, möglich, so dass dem Grunde nach ein Anspruch auf zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen (z.B.

Lärmschutzfenster bzw. Entschädigungsleistungen für Außenwohnbereiche (i.d.R. Balkone)) besteht.

Durch entsprechende Auflagen wird sichergestellt, dass nach § 41 BImSchG das Vorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Auch hinsichtlich der Gesamt-Immissionsbelastung durch Straßen- und Schienenverkehrslärm ist sichergestellt, dass nach § 50 BImSchG das Vorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen auf Wohn- oder sonstige schutzbedürftige Gebiete hervorruft.

### **b) Erschütterungen**

Rechtliche Umweltanforderungen: § 50 BImSchG; DIN 4150, Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und Teil 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen)

Maßgebende Planunterlagen: Erschütterungstechnisches Gutachten des Ingenieurbüros Bonk-Maire-Hoppmann GbR (BMH) vom 14.03.2014 (Anlage 18A/18B)

Grundlage der erschütterungstechnischen Beurteilungen waren die Anhaltswerte A der DIN 4150, Teil 2, bei deren Einhaltung erhebliche Belästigungen der in den Gebäuden lebenden Menschen im Allgemeinen ausgeschlossen werden können. Die Erschütterungsprognose wurde auf der Grundlage von Erschütterungsmessungen an ausgewählten Gebäuden (Messorte) sowie empirischen Erfahrungswerten erstellt. Weil sich in Folge der geplanten Maßnahmen teilweise auch Änderungen der bestehenden Straßenquerschnitte ergeben, wurden im Zuge der durchgeführten Erschütterungsmessungen auch die Erschütterungen aus dem Straßenverkehr ermittelt, um für den zukünftigen Zustand Aussagen herleiten zu können.

Nach den Ergebnissen des erschütterungstechnischen Gutachtens werden für die Mehrzahl der Messorte und Messpunkte die Anforderungen der DIN 4150, Teil 2 eingehalten.

Lediglich für den Messort L1\_9 (Bredaer Straße 68) werden die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 möglicherweise im Bereich des 1. OG und des Dachgeschosses überschritten. Damit wird für dieses Gebäude möglicherweise eine Betroffenheit ausgelöst. Dies gilt nach dem Ergebnis der Anhörung ebenso für das Gebäude Am Haßkamp 31A. Eine ausreichende Reduzierung der Erschütterungen kann über eine Versteifung der Geschossdecken erreicht werden, sofern für Wohnräume eine tatsächliche Betroffenheit nach Inbetriebnahme nachgewiesen wird.

Schäden an Gebäuden oder Sachgütern durch Erschütterungen aus dem Betrieb

der Straßenbahn können anhand der prognostizierten Werte mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Die für den Schwerlastverkehr im Rahmen der Messungen ermittelten Werte liegen in einem Bereich, bei dem auch unter Berücksichtigung der Verringerung des zukünftigen Abstandes der Messorte zur Straße mit Sicherheit keine Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 zu erwarten sind.

Durch entsprechende Zusagen der Antragstellerin (Ziffer 3.2.10 der Begründung des Beschlusses) sowie Auflagen in diesem Beschluss (Ziffer 2.7.2 unter „Nebenbestimmungen“) wird sichergestellt, dass nach § 50 BImSchG das Vorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Erschütterungen auf Wohn- oder sonstige schutzbedürftige Gebiete hervorruft.

### **c) Elektromagnetische Felder**

Rechtliche Umwelanforderungen: § 22 BImSchG; 26. BImSchV

Maßgebende Unterlagen: Aussagen im Erläuterungsbericht unter 3.3.6 sowie die allgemeine Stellungnahme der Antragstellerin zu den Einwendungen.

Zahlreiche Einwendungen gegen das Vorhaben thematisieren zu befürchtende gesundheitliche Beeinträchtigungen aus dem Leitungsnetz sowie den Gleichrichterwerken der Straßenbahn aufgrund von elektromagnetischen Feldern.

Das Verfahren hat keine Erkenntnisse gebracht, die Hinweise auf eine tatsächlich zu befürchtende Beeinträchtigung der Gesundheit oder des allgemeinen Wohlbefindens geben könnten. Auch eine Störung des Rundfunkempfanges oder gar eine Beeinträchtigung von Implantaten und Körperhilfen ist nicht zu befürchten.

Straßenbahnstrecken werden nach den geltenden DIN VDE-Bestimmungen errichtet und betrieben. In Bezug auf die Störaussendungen des gesamten Bahnsystems im Frequenzbereich von 9 kHz bis 1 kHz sind in DIN EN 50121-2 (VDE 01115-121-2) typische Werte angegeben, die garantieren, dass in der Praxis keine Beeinträchtigungen von anderen technischen Geräten auftreten. Es ist mithin sichergestellt, dass es aufgrund des Straßenbahnbetriebes zu keiner Störung des Rundfunkempfanges kommen wird.

In Bezug auf den Schutz von Personen, d.h. der Allgemeinheit und der Nachbarschaft, vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch elektrische, magnetische und elektromagnetische Felder und zur Vorsorge werden in der 26. BImSchV zulässige Werte genannt, die – wie aktuelle Messungen in Lilienthal zeigen – an Straßenbahnstrecken deutlich unterschritten werden. Somit kann nach dem heutigen Kenntnisstand eine gesundheitliche Beeinträchtigung von Menschen ausgeschlossen werden.

Da die eigentlichen Straßenbahnstrecken mit Gleichstrom betrieben werden, treten im Nahbereich Gleichfeldänderungen auf, die sich dem natürlichen Erdmagnetfeld überlagern. Lediglich besonders hochempfindliche Messgeräte in der Wissenschaft und medizinischen Diagnostik wie Elektronenrastermikroskope und Kernspintomographen könnten durch die Gleichfeldänderungen im Nahbereich beeinträchtigt werden.

Weil die Straßenbahn mit Gleichspannung betrieben wird, unterliegen nur die Gleichrichterwerke der 26. BImSchV, in denen die vom örtlichen Energieversorgungsunternehmen bereitgestellte Wechselspannung (10 KV/50 Hz) in eine Gleichspannung (750V) umgewandelt wird. Für diese Niederfrequenzanlagen gelten die Grenzwerte für elektrische Feldstärke und magnetische Flussdichte des Anhangs 2 (zu § 3) der 26. BImSchV.

Entsprechend Ziffer II.3 der Hinweise zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder (Beschluss des Länderausschusses für Immissionsschutz, 107. Sitzung, 15.-17.03.2004) ist nur in der Nähe (ca. 1 m) von in Gebäuden eingebauten Elektroumspannwerken zu erwarten, dass es zusammen mit einer Vorbelastung zu einer Grenzwertüberschreitung an maßgeblichen Immissionsorten kommen könnte. In diesem Nahbereich zu den Gleichrichterwerken befinden sich keine Aufenthaltsbereiche von Menschen.

Für den Betrieb der Straßenbahn sind die Errichtung und der Betrieb von zwei neuen Gleichrichterwerken notwendig. Ein Standort befindet sich auf dem Gelände der Trinkwasserversorgungsstation innerhalb des Gleisbogens im Bereich Neuer Damm/Heinrich-Plett-Allee. Der andere Standort liegt auf dem Parkplatz eines Verbrauchermarktes an der Luxemburger Straße/Heinrich-Plett-Allee. Diese Standorte werden mit diesem Beschluss planfestgestellt. Zusätzlich soll das bestehende Gleichrichterwerk Huchting in der jetzigen Wendeschleife für die Streckenerweiterung ertüchtigt werden. Für die Bauwerke selbst sowie die zu installierenden Stromversorgungsanlagen sind nach erfolgtem Planfeststellungsbeschluss Bauanträge gemäß § 60 BOSTrab bei der zuständigen technischen Aufsichtsbehörde zu stellen.

Das Vorhaben wird so errichtet und betrieben, dass nach § 22 BImSchG in Verbindung mit der 26. BImSchV schädliche Umwelteinwirkungen durch elektromagnetische Felder verhindert werden. Durch Auflage wird darüber hinaus sichergestellt, dass im Rahmen der Ausschreibung für das Unterwerk Flämische Straße sichergestellt wird, dass die in der VDV-Mitteilung 5000 unter Kapitel 5 aufgeführten Anforderungen eingehalten werden. Damit ist gewährleistet, dass alles Mögliche zur Magnetfeldminimierung umgesetzt wird.

#### **d) Baubedingte Auswirkungen**

Rechtliche Umweltauflagen: §§ 22, 50 BImSchG, 39. BImSchV, Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (Geräuschimmissionen – AVV Baulärm)

Durch die Bautätigkeiten einschließlich der baustellenbedingten Verkehre entstehen schädliche Umwelteinwirkungen in Form von Lärm, Staubemissionen und Erschütterungen.

Die Beeinträchtigungen sind zeitlich begrenzt und werden bei Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen und dem Stand der Technik entsprechenden Bauverfahren weitgehend verhindert und soweit sie nicht vermeidbar sind, auf ein den Umständen entsprechendes Mindestmaß minimiert. Ebenso wird dem Vorhabenträger auferlegt, die Staubemissionen der Baustelle durch technische Maßnahmen zu begrenzen. Die Maßnahmen werden vor Baubeginn mit der Gewerbeaufsicht abgestimmt und während der Bauphase von ihr überwacht.

Durch das Baustellenmanagement werden Störungen in den angrenzenden Wohngebieten ebenfalls so weit wie möglich reduziert. Der baubedingte Verkehr im öffentlichen Straßennetz wird auf möglichst kurzem Weg auf übergeordneten Verkehrswegen angefahren, um Lärm und Luftbelastungen der Anwohner zu begrenzen.

Das Vorhaben wird so errichtet und betrieben, dass nach § 39 BImSchG schädliche Umwelteinwirkungen durch baubedingte Emissionen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

### **.1.2 Natur und Landschaft**

#### **Rechtliche Umweltauflagen zur Bewertung:**

- allgemein: §§ 1 und 2 BremNatG sowie §§ 13 bis 17, §§ 37 ff. BNatSchG
- Eingriffsregelung: §§ 8 und 9 BremNatG, Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen 1998, § 15 BNatSchG
- Artenschutz: §§ 44 BNatSchG
- Baumschutzverordnung des Landes Bremen

#### **Unterlagen:**

Landschaftspflegerischer Begleitplan, Kölling&Tesch, März 2014, mit Blauvermerkungen vom März 2016 (Anlage 19)

Naturschutzfachliche Stellungnahme der Naturschutzbehörde vom 9. Mai 2014 (Anlage 21)

- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag für die Artengruppen Brutvögel und Fledermäuse (Anlage 20)
- Fachbeitrag Fledermäuse, Nov. 2013 (Anlage 20a)
- Fachbeitrag Fledermäuse, März 2009 (Anlage 20a)
- Fachbeitrag Waldohreule, Febr. 2009 (Anlage 20a)
- Fachbeitrag Brutvogelerfassung, Aug. 2007 (Anlage 20a)

### **Eingriffsregelung**

Die erheblichen Beeinträchtigungen durch das Vorhaben im Wirkraum sind detailliert im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt.

Im Bereich der geplanten Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 ergibt sich für einen Verlust flächiger Biotopflächen auf ca. 115.720 m<sup>2</sup> ein Flächenäquivalent von 68.650 Wertpunkten. Zusätzlich müssen die Verluste von Einzelbäumen gesondert kompensiert werden. Damit ergibt sich für den Eingriff im Abschnitt der Linie 1 für die Biotop- und Bauverluste insgesamt ein Flächenäquivalent von 70.720 Wertpunkten.

Im Bereich der geplanten Verlängerung der Straßenbahnlinie 8 ergibt sich für einen Verlust flächiger Biotopflächen auf ca. 4.590 m<sup>2</sup> ein Flächenäquivalent von 5.450 Wertpunkten. Zusätzlich entsteht durch den Verlust bzw. die Beeinträchtigung von nicht geschützten Einzelbäumen ein Flächenäquivalent von 270 Wertpunkten, insgesamt für den Bereich der Linie 8 also 5.720 Wertpunkte.

Es ergibt sich mithin für die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 ein Flächenäquivalent von insgesamt 76.440 Wertpunkten als rechnerische Größenordnung für die Beeinträchtigungen der allgemeinen Naturhaushalts- und Landschaftsfunktionen.

Durch die Maßnahmen im unmittelbaren Umfeld der geplanten Straßenbahnlinien 1 und 8 wird auf ca. 12,0 ha Fläche ein Flächenäquivalent von insgesamt 60.860 Wertpunkten erreicht. Zur vollständigen Kompensation der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind im Park links der Weser weitere Maßnahmen vorgesehen. Durch die Anlage eines standortgerechten Gehölzbestandes (E 1) und eines kräuterreichen Landschaftsrasens (E 2) wird eine Aufwertung von 36.200 Flächenäquivalenten erreicht. Die erforderliche Biotopaufwertung von 15.580 Flächenäquivalenten wird damit um 20.620 Flächenäquivalente überschritten. Dieser Kompensationsüberschuss wird für die Kompensation der Beeinträchtigungen bzw. der Verluste von nach der Baumschutzverordnung geschützten Bäumen genutzt.

Zur Vermeidung und Kompensation der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden die folgenden Maßnahmen getroffen:

Schutzmaßnahmen:

S 1 Schutz von Gehölzbeständen durch Schutzzäune

Vermeidungsmaßnahmen:

V 1 Erhalt beeinträchtigter Bäume, u.a. durch fachgerechten Kronenrückschnitt

V 2 Erhalt prägender Einzelbäume durch individuell erforderliche Maßnahmen

V 3 Vermeidung der Tötung von Fledermäusen durch fachkundige Gebäudeschau

Ausgleichsmaßnahmen

A 1 Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen

A 2 Entwicklung von halbruderalen Gras- und Staudenfluren

A 3 Pflanzung standortgerechter Laubbäume

A 4 Anlage von Siedlungsgebüsch

A 5 Anlage von flächigen Gehölzbeständen

Gestaltungsmaßnahmen

G 1 Begrünung des Gleiskörpers

G 2 Begrünung von Verkehrsinseln und Randbereichen

G 3 Begrünung der Lärmschutzwände

G 4 Gestaltung der Wendeschleife Huchtinger Heerstraße

G 5 Scherrasen und Hausgarten, Wiederherstellung von Biotoptypen

Ersatzmaßnahmen

E 1 Anlage eines standortgerechten Gehölzbestandes

E 2 Anlage eines kräuterreichen Landschaftsrasens

Über die nach § 17 Absatz 4 BNatSchG vorgelegten Unterlagen über Ort, Art und Umfang des Eingriffs durch die geplante Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 sowie über die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung, zum Ausgleich und zum Ersatz der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft hat die zuständige Naturschutzbehörde ihre naturschutzfachliche Beurteilung gemäß § 8 BremNatG mit Schreiben vom 9. Mai 2014 abgegeben. Sie hat hierzu ergänzende Bedingungen auferlegt, auf die in den Nebenbestimmungen im Planfeststellungsbeschluss hingewiesen wird.

**Bewertung der Zulässigkeit des Eingriffes**

Mit den in diesem Beschluss planfestgestellten Unterlagen und den auferlegten Maßnahmen ist sichergestellt, dass der Verursacher des Eingriffes seinen Verpflichtungen nach § 15 BNatSchG nachkommt. Die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes werden wiederhergestellt oder in gleichwertiger Weise ersetzt. Das Landschaftsbild wird landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet.



Mit der geplanten Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 erfolgt ein wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz, eine Verbesserung der Verkehrsbeziehungen zwischen Bremen und dem Umland. Diese Belange überwiegen die Anforderungen an Natur und Landschaft. Die Zulässigkeitsvoraussetzungen des § 15 BNatSchG sind erfüllt.

### **1.2.1 Artenschutz:**

Das Planungsgebiet ist (Teil-)Lebensraum verschiedener besonders und streng geschützter Tierarten, darunter auch Arten, die im Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführt sind (Brutvögel, verschiedene Fledermausarten).

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan beschriebenen Maßnahmen S 1 (Schutzmaßnahmen für Bäume und angrenzende Gehölzbestände), V 1 und V 2 (Erhalt beeinträchtigter Bäume), V 3 (Vermeidung der Tötung von Fledermäusen) sowie A 3, A 4 und A 5 (Anlage von Bäumen und Gehölzbeständen) sind zur Vermeidung von Beeinträchtigungen besonders und streng geschützter Tierarten (hier: Brutvögel, Fledermäuse) erforderlich. Durch den Schutz bzw. die Anlage von Bäumen und Gehölzen wird die Zerstörung von Fortpflanzungsstätten durch das Vorhaben minimiert bzw. vermieden. Um eine Tötung von Individuen bzw. eine Zerstörung der Gelege der Arten zu vermeiden und das Eintreten eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes ausschließen zu können, wird die Rodung der Gehölze im Zeitraum 01.10.-28.02., außerhalb der Brutzeit gemäß § 39 (5) Nr. 2 BNatSchG, durchgeführt.

Bei Durchführung der im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen stehen artenschutzrechtliche Belange dem Vorhaben nicht entgegen.

### **1.2.2 Baumschutz:**

Gesetzliche Umwelanforderung zur Bewertung ist der § 29 BNatSchG i.V. mit § 20 BremNatG.

Bewertungskriterium ist die Verordnung zum Schutze des Baumbestandes im Lande Bremen (Baumschutzverordnung) vom 5. Dezember 2002 (Brem.GBl. S. 647, ber. 2009 S. 298), zuletzt geändert durch Art. 1 Abs. 9 Gesetz zur Änderung von bau- und enteignungsrechtlichen Vorschriften sowie der BaumschutzVO vom 27.05.2014 (Brem.GBl. S. 263)) i.V. mit der Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen.

Die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf geschützte Bäume erfolgt auf Grundlage der Planfeststellungsunterlagen und den Ausführungen in der

Zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (Anlage 1a) in Kapitel 7.2.

179 nach Baumschutzverordnung geschützte Bäume entfallen voraussichtlich, da sie direkt im Eingriffsbereich stehen. Für 51 dieser Bäume sollen im Zuge der weiteren Planungen Maßnahmen geprüft werden, um sie nach Möglichkeit doch noch erhalten zu können.

Weitere 92 geschützte Bäume im Nahbereich des geplanten Vorhabens werden beeinträchtigt, können aber durch Minimierungsmaßnahmen während der Bauzeit ausreichend geschützt und damit erhalten werden.

Für die verloren gehenden oder beeinträchtigten, nach Baumschutzverordnung geschützten Gehölze sind als Kompensation 362 Bäume zu pflanzen. Im Rahmen der Maßnahme A 3 ist die Pflanzung von 277 standortgerechten Laubbäumen geplant. Das verbleibende Kompensationsdefizit von 85 Bäumen entspricht einem Flächenäquivalent von 20.400 Wertpunkten und wird durch die flächigen Gehölzpflanzungen auf der externen Kompensationsfläche im Park links der Weser ersetzt.

Die Eingriffe werden somit vollständig kompensiert. Zusammenfassend ist mithin auf Grundlage der vorstehenden Ausführungen festzustellen, dass die Verluste durch die geplante Baumaßnahme in der Kompensationsplanung gleichartig und umfangmäßig ausgeglichen werden.

### **1.2.3 Landschaftsbild**

Gesetzliche Umwelanforderungen zur Bewertung sind die §§ 13 bis 17 BNatSchG. Bewertungskriterium ist die Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen.

Die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Landschaftsbild erfolgt auf Grundlage der Planfeststellungsunterlagen und der Ausführungen in der Zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (Anlage 1a) in Kapitel 7.2.3.

Beeinträchtigungen des Landschafts-/Stadtbildes resultieren in erster Linie aus dem Verlust von Gehölzbeständen. Besonders gravierend sind die Verluste an der BTE-Trasse und am südlichen Abschnitt der Heinrich-Plett-Allee bis zur Straße Am Sodenmatt. Zudem entfallen signifikante Alleebäume im Einmündungsbereich in die Huchtinger Heerstraße. Weitere Beeinträchtigungen ergeben sich durch den Neu- und Umbau technischer Anlagen und Nebenanlagen (Gleise, Elektrifizierung, Haltestellen etc.). Trotz der umfangreiche Vorbelastungen im Untersuchungsgebiet sind die aufgeführten Beeinträchtigungen als erheblich anzusehen

Die Beeinträchtigungen des Landschafts-/Stadtbildes werden durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen. Die Ausgleichsmaßnahmen sind im landschaftspflegerischen Begleitplan (Anlage 19) der Planfeststellungsunterlagen) detailliert dargestellt und beschrieben. Das Maßnahmenkonzept ist orientiert an den verloren gegangenen Strukturen und zielt sowohl auf eine Einbindung des Vorhabens in die Landschaft als auch auf die Schaffung möglichst vielseitiger Lebensräume ab. Insbesondere erfolgt durch die Anlage flächiger Gehölzpflanzungen und Siedlungsgebüsch aus standortheimischen Gehölzarten (Maßnahmen A 3, A 4, A 5) eine Aufwertung des Landschaftsbildes. Des Weiteren werden durch die Begrünung der Gleiskörper und der Lärmschutzwände (Maßnahmen G 1 und G 3) optische Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild kompensiert. Als weitere Aufwertung der Landschaft ist die Gestaltung der Kompensationsfläche im Park links der Weser an das Landschaftsbild vor Ort angepasst (Maßnahmen E 1, E 2).

Zusammenfassend ist daher auf Grundlage der vorstehenden Ausführungen festzustellen, dass durch die geplante Baumaßnahme keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild zu erwarten sind.

### **1.3 Boden**

Rechtliche Umweltauflagen:

BBodSchG, BremBodSchG, BBodSchV, LAGA – Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen

Die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden erfolgt auf Grundlage der Planfeststellungsunterlagen und der Ausführungen in der Zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (Anlage 1a) in Kapitel 7.2.1. Die Ergebnisse des nachträglich beauftragten ergänzenden Bodengutachtens wurden berücksichtigt. Auf die biotische Ertragsfunktion wirkt sich die Voll- bzw. Teilversiegelung durch die Anlage der Straßenbahngleise sowie die begleitende Neuanlage von Verkehrsflächen auf einer Fläche von ca. 20.150 m<sup>2</sup> aus. Allerdings sind die Böden überwiegend anthropogen verändert, so dass sie keine Funktionsausprägung besonderer Bedeutung aufweisen. Der Voll- bzw. Teilversiegelung stehen im gesamten Untersuchungsgebiet eine Entsiegelung sowie eine Umwandlung von Voll- zu Teilversiegelung auf einer Fläche von insgesamt 17.680 m<sup>2</sup> gegenüber. Hier kann eine Bodenregeneration stattfinden.

Der Bodenschutz- und Altlastenbehörde liegen keine weiteren Erkenntnisse über schädliche Bodenveränderungen, Alttablagerungen bzw. Grundwasser-Verunreinigungen. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden als Bestandteil des

Naturhaushaltes werden durch die Bewertung der Biotoptypen im Rahmen der Eingriffsregelung abgebildet.

Zusammenfassend ist daher auf Grundlage der vorstehenden Ausführungen festzustellen, dass durch die geplante Baumaßnahme keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden zu erwarten sind.

#### **1.4 Luft und Klima**

Gesetzliche Umweltaanforderungen zur Bewertung sind die §§ 13 bis 17 BNatSchG. Bewertungskriterium ist die Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen.

Die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Klima und Luft erfolgt auf Grundlage der Planfeststellungsunterlagen und der Ausführungen in der Zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (Anlage 1a) in Kapitel 7.2.1.

Flächenversiegelungen wirken sich durch eine Erhöhung der Temperaturamplitude und die Verringerung der Luftfeuchtigkeit auf das Lokalklima aus. Hinsichtlich der bioklimatischen Ausgleichsfunktion weist der Vorhabensbereich durch große versiegelte Flächen eine Vorbelastung auf. Da keine kleinklimatisch wirksamen Gehölzbestände entfernt werden, die eine Funktionsausprägung besonderer Bedeutung für die klimatische Ausgleichsfunktion darstellen, ist die Versiegelung von Flächen durch das Bauvorhaben nicht als erhebliche Beeinträchtigung zu werten.

Zusammenfassend ist daher auf Grundlage der vorstehenden Ausführungen festzustellen, dass durch die geplante Baumaßnahme keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima zu erwarten sind.

#### **1.5 Wasser**

Gesetzliche Umweltaanforderungen zur Bewertung sind die §§ 13 bis 17 BNatSchG, BremWG, WHG.

Bewertungskriterium ist die Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen.

Die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser erfolgt auf Grundlage der Planfeststellungsunterlagen und der Ausführungen in der Zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (Anlage 1a) in Kapitel 7.2.1.

### **1.5.1 Grundwasser**

Die Versiegelung von Flächen für die Anlage der Straßenbahngleise sowie die begleitende Neuanlage von Verkehrsflächen führt zu einer Verminderung der Grundwasserneubildung sowie zu einer Erhöhung des oberflächlichen Wasserabflusses und ist als erhebliche Beeinträchtigung anzusehen.

Allerdings steht der Versiegelung im Vorhabenbereich eine entsprechende Entsiegelung gegenüber, die sich positiv auf die Grundwasserneubildung sowie die Filterleistung für das Niederschlagswasser auswirkt, so dass insgesamt keine erhebliche Beeinträchtigung des Grundwassers verbleibt.

Eine Grundwasserabsenkung wird während der Bauzeit erforderlich, wenn der Grundwasserstand vor Beginn der Bodenaustauscharbeiten bei über + 3,00 m NN im Bereich der auszubauenden BTE-Trasse liegt. Da lt. Geotechnischem Bericht der höchste zu erwartende Grundwasserstand hier bei + 3,50 m NN liegt (s. Anlage 32 der Planfeststellungsunterlagen), ist daher in diesem Bereich mit einer maximal notwendigen Absenkung um 0,50 m zu rechnen. Durch die vom Vorhabenträger vorgesehenen und mit diesem Beschluss verfügten Minimierungsmaßnahmen (Nebenbestimmungen Pkt. 2.9) können die durch die temporäre Absenkung des Grundwasserspiegels hervorgerufenen Auswirkungen erheblich reduziert werden, so dass keine erheblichen Beeinträchtigungen für das Grundwasser entstehen. Nach Abschluss der Arbeiten kann sich der Grundwasserkörper im betroffenen Bereich wieder vollständig regenerieren.

### **1.5.2 Oberflächengewässer**

Mit dem Graben am Kreuzblöckenweg ist ein im Vorhabenbereich verlaufenes Oberflächengewässer von Überbauung betroffen. Hier wird die bestehende Verrohrung unter der Heinrich-Plett-Allee nach Osten um ca. fünf Meter verlängert. Da es sich bei diesem Gewässer um einen strukturarmen, begradigten und befestigten Graben ohne wesentlichen Bewuchs handelt, ist dies nicht als erhebliche Beeinträchtigung einzustufen.

#### Entwässerung

Mit Ausnahme der BTE-Trasse sind auf gesamter Strecke öffentliche Entwässerungsanlagen vorhanden. Regen- und Schmutzwasserkanäle werden entsprechend der geplanten Trassenführung verlegt. Die Abflüsse werden dem bestehenden Regenwasserkanal zugeführt. Die Entwässerung der Gleiszone erfolgt in Bereich mit Grün- bzw. Schotterrasen durch Versickerung direkt über die Gleiszone. Die auf versiegelten Flächen anfallenden Abflüsse werden teilweise

durch die Integration der Gleiszone in den Verkehrsflächen reduziert. Im Bereich der BTE-Trasse erfolgt die Entwässerung der als Schottergleis ausgeführten Gleiszone direkt über den Schotterrasen als Flächenversickerung. Der Abfluss des kombinierten Rad- und Gehweges soll über die angrenzenden Grünstreifen erfolgen. Der Abfluss der Haltestellen und der Fahrgastunterstände sowie der Bahnübergänge wird dem bestehenden Regenwasserkanal zugeführt.

Zusammenfassend ist daher auf Grundlage der vorstehenden Ausführungen festzustellen, dass durch die geplante Baumaßnahme keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten sind.

## **1.6 Kultur- und sonstige Sachgüter**

Schutzvorschrift für Kulturgüter ist das Gesetz zur Pflege und zum Schutz der Kulturdenkmäler (DSchG).

Die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter erfolgt auf Grundlage der Planfeststellungsunterlagen, den Ausführungen in der Zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens (Anlage 1a) in Kapitel 6 sowie aufgrund der Stellungnahme des Landesarchäologen.

Im Trassenbereich der geplanten Straßenbahnverlängerung und deren Umfeld sind Kulturdenkmäler sowie kulturhistorisch bedeutsame Bauwerke nicht vorhanden. Die geplanten Arbeiten berühren aber nach Aussagen des Landesarchäologen zwei Bereiche, in deren nächster Umgebung archäologische Fundstellen bekannt sind. Im Bereich Werner-Lampe-Straße sowie im Bereich Willakedamm gibt es Reste von frühgeschichtlichen Siedlungsplätze aus der Zeit um Chr. Geb. bzw. aus den ersten Jahrhunderten danach. Es besteht die Möglichkeit, dass in diesen beiden Bereichen in noch ungestörtem Boden weitere Reste dieser Fundstellen vorhanden sind.

Aus diesem Grund müssen sämtliche Erdarbeiten im Bereich Werner-Lampe-Straße und Willakedamm, die in den ungestörten und natürlich anstehenden Boden hineinreichen, durch die Landesarchäologie beobachtet werden. Sollten dabei tatsächlich archäologische Bodenfundstellen auftauchen, werden diese untersucht und dokumentiert, um eine Zerstörung von Kulturgut zu vermeiden.

Innerhalb der für die Straßenbahnverlängerung in Anspruch genommenen Flächen befinden sich Straßenflächen, bewohnte Grundstücke und Grünflächen. Die in diesen Flächen vorhandene Wohnbebauung und die baulichen Anlagen der Straßen müssen zurückgebaut werden. Die Inanspruchnahme der Grundstücke und Gebäude beim Ankauf (oder bei Nichteinigung erforderlichenfalls bei der Enteignung) wird nach dem Verkehrswert entschädigt.

Mit diesem Beschluss verfügt werden eine Vielzahl von Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Auswirkungen des Vorhabens auf die in der Nähe der Bauflächen liegenden Grundstücke und Gebäude sowie auf mögliche archäologische Fundstellen.

Zusammenfassend ist daher auf Grundlage der vorstehenden Ausführungen festzustellen, dass durch die geplante Baumaßnahme keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter zu erwarten sind.

## **2 Wechselwirkungen**

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

## **3 Gesamtbilanz der Maßnahme**

Die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens erfolgt auf Grundlage der vorstehenden Ausführungen und der Planfeststellungsunterlagen.

Die Planfeststellungsbehörde hat die untersuchten Varianten geprüft. Hierzu wird auf die Ausführungen zu den allgemeinen Einwendungen unter den Ziffern 3.2.5, 3.2.7 sowie 3.2.8 des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Mit der Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 8 sind Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter des § 2 UVPG durch die dargestellten Wirkfaktoren, wie z.B. Lärm, Verlust von Bäumen und Versiegelung des Bodens, verbunden. Auftretende negative Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter werden entweder als nicht erheblich bewertet, werden durch geeignete Schutzmaßnahmen – wie bei Lärm – reduziert oder können durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 15 (2) BNatSchG kompensiert werden. Dies betrifft ebenso die Wechselwirkungen der Schutzgüter untereinander.

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

Die Bewertung nach § 12 UVPG erfolgte entsprechend dem Gemeinsamen Erlass des Senators für Umweltschutz und Stadtentwicklung, des Senators für das

Bauwesen, des Senators für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie und des Senators für Häfen, Schifffahrt und Außenhandel über die Zusammenarbeit von Verwaltungsbehörden bei der Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen vom 09. Juli 1992 im Benehmen mit der Verfahrens-Leitstelle.

### **Artenschutzrechtliche Prüfung**

Die artenschutzrechtliche Beurteilung der geplanten Baumaßnahme erfolgte in den Unterlagen 20 und 20a als artenschutzrechtlicher Fachbeitrag. Im Rahmen dieser gutachterlichen Prüfung der Verbotstatbestände sowohl nach der EU-Vogelschutzrichtlinie als auch nach den darüber hinausgehenden Bestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) für geschützte Vogelarten wurden keine erheblichen Beeinträchtigungen von geschützten Vogelarten und keine Verschlechterungen des Erhaltungszustands der lokalen Populationen prognostiziert. Ebenso wurden im Rahmen der gutachterlichen Prüfung der Verbotstatbestände nach der FFH-Richtlinie keine erheblichen Beeinträchtigungen von nach Anhang IV streng geschützten Fledermäusen (Großer Abendsegler, Breitflügelfledermaus, Zwergfledermaus, Rauhautfledermaus, unbestimmte Myotis (ggf. Bartfledermaus)) und keine Verschlechterungen des Erhaltungszustands der lokalen Populationen prognostiziert.

In der Brutvogelkartierung 2007 wurde im geplanten Trassenbereich ein Waldohreulenbrutpaar nachgewiesen. Bereits im Fachbeitrag des Büros Dr. Handke wurde 2009 aber darauf hingewiesen, dass Waldohreulen ihre Brutplätze häufig verlagern und es daher eher unwahrscheinlich sei, dass der kartierte Brutplatz auch zum geplanten Baubeginn (damals 2010) noch besetzt sei. Diese Einschätzung bestätigte sich bei der erneuten Kartierung im Jahr 2013 durch Kölling & Tesch. In dem bekannten Nisthabitat befand sich kein geeignetes Nest, das von der Waldohreule als Nistplatz hätte genutzt werden können. Im gesamten Untersuchungsgebiet fanden sich keine Hinweise auf einen Brutplatz der Waldohreule, so dass Kölling & Tesch zu dem Ergebnis kommen, dass „gegenwärtig ein Brutplatz der Waldohreule innerhalb des Untersuchungsgebietes ausgeschlossen werden“ kann. Dessen ungeachtet kam Dr. Handke 2009 zu dem Ergebnis, dass selbst bei Verdrängung oder gar direkten Verlusten der Waldohreule aufgrund des Nistplatzangebotes und der Fähigkeit der Waldohreule, neue Niststandorte zu besetzen, nicht mit einem Bestandsrückgang dieser Art in Huchting zu rechnen wäre.



Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten für nach § 15 zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach Maßgabe von Satz 2 bis 5. Sind in Anhang IV der FFH-Richtlinie aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des Abs. 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des Abs. 1 Nr. 1 *nicht* vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden.

Bei Realisierung der genannten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen werden die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG i.V.m. § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht erfüllt.

Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung der zu erwartenden Beeinträchtigungen der Brut- und Nahrungshabitate der betroffenen Arten sind wie in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt durchzuführen.

Unter der Voraussetzung, dass die geplanten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt werden, ist davon auszugehen, dass die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass eine gesonderte artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung nicht erforderlich ist.

## **Gesamtabwägung**

Der Plan für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 bis Mittelshuchting einschließlich der Linie 8 bis zur Landesgrenze war gemäß § 28 PBefG mit den Änderungen und Ergänzungen sowie den verfügten Nebenbestimmungen festzustellen.

Das Vorhaben ist gerechtfertigt, es ist erforderlich und finanzielle Gesichtspunkte schließen seine Verwirklichung nicht aus.

Die Planung ist gerechtfertigt, weil für das beabsichtigte Vorhaben ein Bedürfnis besteht, die Maßnahme also objektiv erforderlich ist. Die Prüfung der Planrechtfertigung hat ergeben, dass das Vorhaben für sich in Anspruch nehmen kann, in der konkreten Situation erforderlich zu sein. Das Vorhaben dient der Sicherstellung einer den Verkehrs- und Anwohnerbedürfnissen entsprechenden Innenstadtanbindung.

Der Straßenbahnverlängerung stellt eine notwendige und geeignete Lösung dar, um für die Zukunft eine leistungsfähige und anwohnerverträgliche Anbindung Huchtings an die Innenstadt zu garantieren. Es wird eine Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs erreicht, insbesondere durch den Wegfall der Umsteigesituation am Roland-Center und einer Erhöhung des Fahrkomforts.

Die Art der Finanzierung ist grundsätzlich nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses (stRspr; vgl. zuletzt BVerwG, Beschl. v. 25.03.2009 – 4 B 63.08 – juris). Finanzielle Beschränkungen können der Planrechtfertigung nur mit Erfolg entgegen gehalten werden, wenn sie unüberwindlich sind und deshalb ausschließen, dass die Planung sich realisieren lässt. Insbesondere die Beschlüsse der Deputation für Bau und Verkehr vom 29. März 2005 sowie der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie vom 13. März 2014 und 11. September 2014 lassen deutlich den Willen der maßgeblichen Organe Bremens und der betroffenen Umlandgemeinden erkennen, alles Erforderliche für die Realisierung der Straßenbahnverlängerung der Linien 1 und 8 in die Wege zu leiten. Unüberwindliche Hindernisse stehen der Verwirklichung dieser Straßenbahnverlängerungen mithin aus finanzieller Sicht nicht entgegen.

Die eingehende Überprüfung und Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit hat ergeben, dass bei dem Vorhaben der Ausgleich zwischen den betroffenen Belangen entsprechend deren objektiven Gewichtung erfolgt ist. Demgegenüber müssen entgegenstehende Interessen zurücktreten. Soweit es geboten war, sind diese im Rahmen von Nebenbestimmungen und Planänderungen besonders berücksichtigt worden.

Es wurde beachtet, dass dem Eigentum als privatem Belang in der Konkurrenz mit anderen Belangen besonderes Gewicht zukommt. Dies folgt bereits aus dem Gewährleistungsgehalt des Art. 14 Abs. 1 GG. Darüber hinaus war im Rahmen der Abwägung dem Umstand Rechnung zu tragen, dass der Planfeststellungsbeschluss enteignungsrechtliche Vorwirkungen entfaltet. Das bedeutet, dass bereits im Planfeststellungsverfahren zu prüfen ist, ob die Enteignung, gemessen an den in Art. 14 Abs. 3 GG genannten Voraussetzungen, zulässig ist. Danach kommt eine Enteignung nur in Betracht, wenn sie zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich ist. Dieses Erfordernis

schließt sämtliche Elemente des Übermaßverbots ein. Die Enteignung muss zur Zweckerfüllung geeignet sein. Sie muss in dem Sinne erforderlich sein, dass zur Erreichung des mit ihr erstrebten Erfolgs kein anderes, gleich wirksames, aber weniger einschneidendes Mittel hätte gewählt werden können. Und die Schwere des Eingriffs darf nicht außer Verhältnis zu dem Gewicht und der Dringlichkeit der den Eigentumsentzug rechtfertigenden Gründe stehen. Jede Planung unterliegt deshalb der Prüfung, ob das planerische Ziel auf andere Weise auch ohne die Inanspruchnahme von privatem Eigentum oder mit geringerer Eingriffsintensität erreichbar ist (stRspr; vgl. z. B. BVerwG, Ur. v. 11.04.2002 – 4 A 22.01 –, NVwZ 2002, 1119 <1120f.>).

Die Erforderlichkeit der Inanspruchnahme von privatem Eigentum ist von der Planfeststellungsbehörde überprüft worden. Die Prüfung hat ergeben, dass das geplante Vorhaben ohne die Inanspruchnahme der privaten Grundstücksflächen in dem vorgesehenen Umfang nicht realisiert werden kann, und es ergeben sich auch über die verfügbaren Änderungen im Grunderwerbsverzeichnis hinaus keine weiteren Möglichkeiten der Reduzierung. Die betroffenen Einzelbelange sind individuell ermittelt und im Ergebnis mit dem ihnen zukommenden Gewicht berücksichtigt worden.

Insgesamt wird durch die in den Planunterlagen vorgesehenen und mit diesem Beschluss verfügbaren Verminderungs- und Vermeidungsmaßnahmen die Belastung der Anwohner durch die Baumaßnahme auf ein zumutbares Ausmaß reduziert.

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

Die zuständige Naturschutzbehörde hat ihr Einvernehmen nach § 8 (1) BremNatG zu diesem Beschluss erteilt und damit bestätigt, dass die Belange des gesetzlichen Natur- und Artenschutzes in ausreichender Form gewürdigt und berücksichtigt worden sind.

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.

Zusammenfassend kommt die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung dieser Umstände zu dem Ergebnis, dass die Planung in der beantragten und nach Maßgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses ergänzten und geänderten Form mit den Änderungen und den verfügbaren Nebenbestimmungen in sich ausgewogen ist und somit festgestellt werden kann.

## **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss und gegen die Kostenfestsetzung kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage beim Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen, Am Wall 201, 28195 Bremen, erhoben werden.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtverkehr im Land Bremen vom 18.12.2006 (Brem.GBl. S. 548) zu erheben. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Contrescarpe 72, 28195 Bremen) 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 Abs. 5 S. 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim Oberverwaltungsgericht Bremen, Am Wall 201, 28195 Bremen, gestellt und begründet werden.

Vor dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Bevollmächtigte sind nur die in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO bezeichneten Personen zugelassen. Danach können die Beteiligten sich durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, vertreten lassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung

zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Vor dem Oberverwaltungsgericht sind auch die in Absatz 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen als Bevollmächtigte zugelassen. Ein Beteiligter, der nach Maßgabe der Sätze 3, 5 und 7 des § 67 Abs. 4 VwGO zur Vertretung berechtigt ist, kann sich selbst vertreten.

Hinweis:

*Die unter I genannten Planunterlagen werden beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Contrescarpe 72, 28195 Bremen, in der Zeit vom 2. Juni 2016 bis einschließlich 16. Juni 2016 nach ortsüblicher Bekanntmachung ausgelegt. Sie können dort im Foyer im Erdgeschoss werktätlich von 9.00 – 15.00 Uhr, außerdem nach telefonischer Verabredung unter Telefonnr.: 361-2347, während der Auslegungszeit eingesehen werden.*

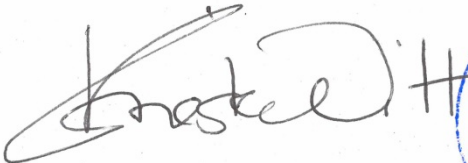
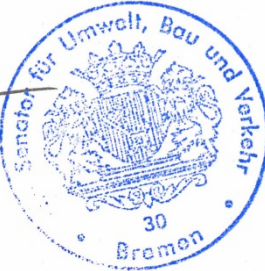
*Darüber hinaus werden die unter I genannten Planunterlagen in den Gemeinden Stuhr und Weyhe im o.a. Zeitraum zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt:*

*Gemeinde Stuhr (Rathaus), Blockener Str. 6, 28816 Stuhr*

*Gemeinde Weyhe, Rathausplatz 1, 28844 Weyhe*

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

Im Auftrag

Kriesten-Witt

## Abkürzungsverzeichnis

<b>AEG</b>	Allgemeines EisenbahnGesetz
<b>AVV Baulärm</b>	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm
<b>BaumschutzVO</b>	Baumschutz Verordnung
<b>BBodSchG</b>	BundesBodenSchutzGesetz
<b>BBodSchV</b>	BundesBodenSchutzVerordnung
<b>BGBI.</b>	BundesGesetzBlatt
<b>BImSchG</b>	BundesImmissionsschutzGesetz
<b>BImSchV</b>	Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes
<b>BNatSchG</b>	Bundes Natur-Schutz-Gesetz
<b>BOStrab</b>	Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung
<b>BremBGG</b>	Bremisches Behindertengleichstellungsgesetz
<b>BremBodSchG</b>	Bremisches Bodenschutzgesetz
<b>Brem.GBI.</b>	Bremisches Gesetzblatt
<b>BremLStrG</b>	Bremisches Landesstraßengesetz
<b>BremNatG</b>	Bremisches Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege
<b>BremVwVfG</b>	Bremisches VerwaltungsVerfahrensGesetz
<b>BremWG</b>	Bremisches Wassergesetz
<b>BSAG</b>	Bremer Straßenbahn AG
<b>BTE</b>	Bremen-Thedinghauser Eisenbahn
<b>BW</b>	Bauwerk
<b>dB(A)</b>	Kennzeichen für <i>Dezibel</i> , dessen Wert mit der Frequenzbewertung „A“ ermittelt
<b>DIN</b>	Deutsche Industrie Norm
<b>EBO</b>	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
<b>FFH-RL</b>	Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie
<b>GG</b>	Grundgesetz
<b>GRW</b>	Gleichrichterwerk
<b>IGW</b>	ImmissionsGrenzWert
<b>ImmoWertV</b>	Immobilienwertermittlungsverordnung
<b>KrW-/AbfG</b>	Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz
<b>LAGA</b>	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall
<b>LBP</b>	Landschaftspflegerischer Begleitplan
<b>LEA</b>	Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH
<b>LSW</b>	Lärmschutzwand
<b>MIV</b>	Motorisierter Individualverkehr
<b>ÖPNV</b>	Öffentlicher Personennahverkehr
<b>PBefG</b>	Personenbeförderungsgesetz
<b>RASt 06</b>	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
<b>RLS 90</b>	Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen)
<b>SCHALL 03</b>	Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege
<b>TöB</b>	Träger öffentlicher Belange
<b>UBB</b>	Umweltbetrieb Bremen
<b>UVP</b>	Umweltverträglichkeitsprüfung
<b>UVPG</b>	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
<b>UVPVwV</b>	Allgemeine Vorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
<b>UVS</b>	UmweltVerträglichkeitsStudie
<b>VDV</b>	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
<b>VLärmSchR</b>	VerkehrsLärmSchutzRichtlinie
<b>VwGO</b>	VerwaltungsGerichtsOrdnung
<b>VwVfG</b>	VerwaltungsVerfahrensGesetz
<b>WHG</b>	Wasserhaushaltsgesetz
<b>ZVBN</b>	Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen
<b>µg</b>	Mikrogramm