

**Der Senator
für Umwelt, Bau und Verkehr**

**Freie
Hansestadt
Bremen**

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

Bremer Straßenbahn AG
z.H. Herrn Holthausen
Flughafendamm 12
28199 Bremen

Auskunft erteilt
Frau Kriesten-Witt
Dienstgebäude:
Contrescarpe 73
Zimmer 408
T (04 21) 361 2347

E-mail
annette.kriesten@bau.bremen.de

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens
06.02.2017

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
51-9

Bremen, 11.04.2017

Betonmastsanierung in der Konrad-Adenauer-Allee, Beneckendorffallee und der Julius-Brecht-Allee

Prüfung der Antragsunterlagen nach §§ 28 Abs 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und 3c Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) zum Erfordernis einer Umweltverträglichkeitsprüfung und Planfeststellung

Sehr geehrter Herr Holthausen,

mit Schreiben vom 06.02.2017 (hier eingegangen am 28.03.2017) beantragten Sie für die Bremer Straßenbahn AG, die Betonmastsanierung in der Konrad-Adenauer-Allee, der Beneckendorffallee und der Julius-Brecht-Allee als Maßnahme von unwesentlicher Bedeutung im Sinne des § 28 Abs. 2 PBefG zu beurteilen und auf die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens sowie die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu verzichten.

Ich habe die von Ihnen eingereichten Unterlagen nach Maßgabe der §§ 3c UVPG und 28 Abs. 2 PBefG geprüft.

Diese Prüfung hat ergeben, dass die vorgesehene Maßnahme nach den hier vorgelegten Unterlagen als Maßnahme unwesentlicher Bedeutung im Sinne des § 28 Abs. 2 PBefG anzusehen ist und erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen im Sinne des § 3c UVPG nicht zu erwarten sind.

Die Durchführung eines förmlichen Planfeststellungsverfahrens und einer Umweltverträglichkeitsprüfung kann daher entfallen.

Rechte Dritter werden – soweit aus den eingereichten Unterlagen erkennbar – nicht berührt. Andere öffentliche Belange werden ebenfalls nicht berührt, die erforderlichen behördlichen Entscheidungen liegen vor und stehen dem Plan nicht entgegen.

Ferner weise ich daraufhin, dass sich die Prüfung nach § 28 Abs. 2 PBefG ausschließlich auf die Straßenbahn-Betriebsanlagen bezieht.

Die Feststellung des Verzichts auf die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist gemäß § 3a UVPG der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Dieses erfolgt durch Bekanntmachung auf der Homepage meiner Dienststelle im Bereich Verkehr und im Amtsblatt der Freien Hansestadt Bremen.

Zur Erteilung der Genehmigung nach § 60 BOSTrab habe ich die eingereichten Unterlagen an die technische Stadtbahnaufsicht weitergeleitet. Sie werden von dort weitere Nachricht erhalten.

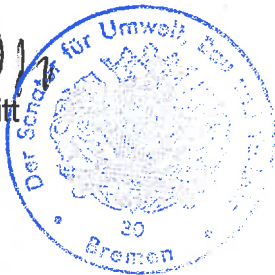
Die Rechnung geht Ihnen gesondert zu.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Kristin-Witt





51-9
KC
10.04/2017

Bremer Straßenbahn AG | Postfach 10 66 27 | 28066 Bremen

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Referat 51
Frau Kriesten-Witt
Contrescarpe 73
28195 Bremen

Bremer Straßenbahn AG
Flughafendamm 12
28199 Bremen

Linien 6 und 52
Haltestelle BSAG-Zentrum

24h-Kundentelefon: 0421 59 60 59
www.bsag.de

| Es schreibt Ihnen | Telefon | Telefax | E-Mail | Datum |
|-------------------|---------------|----------------|-----------------------|------------|
| Tim Holthausen | 0421 5596-239 | 0421 5596-8239 | TimHolthausen@bsag.de | 06.02.2017 |

Erneuerung von 21 Spannbeton-Kombimasten, Konrad-Adenauer-Allee
Erneuerung von Einzel-Spannbeton-Kombimast, Beneckendorffallee
Erneuerung von Einzel-Stahlmast, Julius-Brecht-Allee
Genehmigung nach § 28.2 Personenbeförderungsgesetz

Sehr geehrte Frau Kriesten-Witt,

mit diesem Schreiben erhalten Sie die Fahrleitungsplanung für die o. g. Vorhaben.

Es sollen aus Gründen des Baualters sowie teilweise vorliegenden Beschädigungen die 21, aus dem Baujahr 1966 stammenden, Beton-Kombimasten (Fahrleitung inkl. öffentl. Beleuchtung) entlang der Konrad-Adenauer-Allee erneuert werden. Ausgenommen hiervon sind die zwei Masten „M110 Bestand“ sowie „M120 Bestand“ (siehe Planausschnitt 03 von 06). Diese sollen im Zuge des später folgenden Haltestellenumbaus an der Barbarossastraße erneuert werden.

Der einzeln stehende Spannbeton-Kombimast „M44875 Demontage“ (siehe Planausschnitt 06 von 06) muss gleichermaßen aus Gründen der Standsicherheit (Risse und Betonabplatzungen liegen vor) durch einen neuen Mast getauscht werden.

Ebenfalls erneuert werden soll der Einzel-Stahlmast „M296 neu“ (siehe Planausschnitt 06 von 06). Der vorliegende Mast ist korrodiert und entspricht zudem nicht der Standard-Bauart.

Wir bitten Sie hiermit darum uns die diesem Schreiben beigefügten Unterlagen nach § 28.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zu genehmigen sowie die Weiterleitung der Unterlagen an das „Referat 52 - Schienenverkehr - Technische Stadtbahnaufsicht“ zu übernehmen.

Vorsitzender des Aufsichtsrates
Dr. Joachim Lohse

Vorstand
Michael Hünig
Hans Joachim Müller (Sprecher)

Amtsgericht Bremen
Handelsregister
HRB 4953 HB

Sitz der Gesellschaft
Flughafendamm 12
28199 Bremen

Die Sparkasse Bremen AG
BIC SBREDE33
IBAN DE94 2905 0161 0001 1280 00

Bremer Landesbank
BIC BRLADE22
IBAN DE93 2905 0000 1002 8400 09

Das UVP-Formular liegt diesem Schreiben bei.
Rechte Dritter sind nicht betroffen.

Vielen Dank,
mit freundlichen Grüßen

Bremer Straßenbahn AG



Stephan Preuß

Bremer Straßenbahn AG

Planung und Projekte

Tim Holthausen

Flughafendamm 12

28199 Bremen

Tel. 0421 / 5596 239



Tim Holthausen

Anlagen:

- Erläuterungsbericht
- Planausschnitte 01 bis 06 der Genehmigungsplanung
- UVP-Formular
- Anschreiben Technische Stadtbahnaufsicht

BSAG · Bremer Straßenbahn AG

BSAG · Bremer Straßenbahn AG · Flughafendamm 12 · 28199 Bremen



Betonmastentausch der ortsfesten Oberleitungsanlagen im Stadtgebiet Bremen

Abschnitt 2017

Konrad-Adenauer-Allee

inkl. Einzelmast Beneckendorffallee

und Einzelmast Julius-Brecht-Allee

Genehmigungsplanung / Antrag gemäß §60 BOStrab

Erläuterungsbericht

BSAG Bremer Straßenbahn AG

Center C Infrastruktur

- Fachbereich C2 Fahrleitung / Stromversorgung / Signaltechnik -

BSAG · Bremer Straßenbahn AG

BSAG · Bremer Straßenbahn AG · Flughafendamm 12 · 28199 Bremen



Aufsteller:

BSAG · Bremer Straßenbahn AG

Center Infrastruktur

Fachbereich C2 Fahrleitung / Stromversorgung / Signaltechnik

Flughafendamm 12

28199 Bremen

Bearbeitet:

Tim Holthausen, C20.7

Fachgruppe C20 Fahrleitung

Betriebsleiter gemäß BOStrab

Geprüft

Bremen, im Januar 2017

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|----------|
| 1 | Allgemeines | 1 |
| 1.1 | Darstellung der Baumaßnahme..... | 1 |
| 1.2 | Haltestelle Barbarossastraße: 2 Beton-Kombimaste verbleiben | 2 |
| 1.3 | Erneuerung von Radnachspann-Stahlmasten im Wechselfeld.. | 2 |
| 1.4 | Übergang zum geplanten Ausbau „Querspange Ost“ | 2 |
| 1.5 | Einzel-Betonmast Beneckendorffallee..... | 2 |
| 1.6 | Einzel-Stahlmast Julius-Brecht-Allee..... | 2 |
| 2 | Details der Oberleitungsanlage..... | 3 |
| 2.1 | Technische Daten der Hochkettenfahrleitung..... | 3 |
| 2.2 | Gründungen | 4 |
| 3 | Zustimmungsunterlagen..... | 4 |
| 3.1 | Allgemeines..... | 4 |
| 3.2 | Statische Annahmen | 4 |
| 3.3 | Genehmigung..... | 4 |

1 Allgemeines

Die Bremer Straßenbahn AG verfolgt das Ziel, sämtliche Betonmasten bis einschließlich zum Herstellungsjahr 1978 - priorisiert nach Baujahr sowie dem Ergebnis von Begutachtungen - gegen Stahlmasten auszutauschen. Hintergrund ist der bis zum Jahr 1978 zum Einsatz gekommene Sigma-Stahl bei der Bewehrung von Spannbetonmasten. Die potentielle Problematik bei der Verwendung von Sigma-Stahlmasten wurde bei den bisherigen akut betroffenen Betonmasten und den entsprechenden Tauschprogrammen bereits erläutert (vgl. Mast-Tragversagen in Würzburg, Februar 2012). Das mit diesem Bericht beginnende neue Betonmasten-Tauschprogramm hat eine Planlaufzeit von 15 Jahren und wird im Jahr 2017 beginnen.

Gegenstand dieses Erläuterungsberichtes ist der „Abschnitt 01 - Konrad-Adenauer-Allee“. Dortige Masten sind Teil der ältesten Betonmasten des Fahrleitungsnetzes der Bremer Straßenbahn AG mit dem Baujahr 1966, von denen insgesamt noch 94 Stk. verbaut sind (inkl. der Konrad-Adenauer-Allee). Den größten Anteil dieser Masten bildet die Strecke von der Kurfürstenallee bis zum Betriebshof der Bremer Straßenbahn AG in der Neuen Vahr (Haltestelle Kurt-Huber-Straße) im Verlauf der Straßenbahnlinie 1.

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens ist dem Amt für Straßen und Verkehr als Straßenbaulastträger sowie der Technischen Stadtbahnaufsicht, vertreten durch das Referat 52 „Schienenverkehr“ des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr, die Fahrleitungsplanung der ortsfesten Oberleitungsanlage zur Genehmigungsprüfung vorzulegen.

1.1 Darstellung der Baumaßnahme

Bei dem geplanten Vorhaben handelt es sich um den Austausch von Spannbetonmasten. Der gesamte Abschnitt verläuft auf bremischen Landesgebiet und erstreckt sich über eine Länge von etwa 1.150 m. In dem betroffenen Streckenabschnitt sollen insgesamt 23 neue Stahlmaste („M010 neu“ bis „M100 neu“, „M130 neu“ sowie „M180 neu“ bis „M290 neu“) im Bereich des begrünten Schutzstreifens zwischen Gleistrasse und MIV-Spur montiert und 21 alte Betonmaste aus der Gleismittellage demontiert werden.

Im genannten Schutzstreifen befindet sich mittig und parallel zur Gleisachse verlaufend ein durchgängiges Rohrsystem. Aus diesem Grunde wurden die Gründungsstandorte außermittig des Schutzstreifens nahe dem Gleisbord gewählt. Sowohl die Anforderungen der Straßenverkehrsordnung als auch die Betriebsleitervorgaben der BSAG werden bei den gewählten Standorten erfüllt.

Die neuen Stahlmaste werden mit der öffentlichen Beleuchtung kombiniert, die entsprechenden Feldweiten wurden daher nach Abstimmung mit dem ASV auf Werte im Bereich von 40 m ausgelegt.

Gegenstand dieser Zustimmungsunterlage sind die fahrleitungsbezogenen Planunterlagen des Betonmastentauschs, verbunden mit den Standorten der geplanten Mastgründungen sowie den zu demontierenden Masten.

1.2 Haltestelle Barbarossastraße: 2 Beton-Kombimaste verbleiben

Es sollen im Bereich der Haltestelle „Barbarossastraße“ die 2 Beton-Kombimaste „M110 Bestand“ und „M120 Bestand“ (siehe Planausschnitt 02 von 06) vorerst im Bestand verbleiben. Dieses hat den Hintergrund des sich noch in der Vorplanungsphase befindlichen Haltestellenumbaus.

1.3 Erneuerung von Radnachspann-Stahlmasten im Wechselfeld

Auf dem hier behandelten Streckenabschnitt sind insgesamt 4 Stahl-Kombimaste (Radnachspann-Maste „M140 Bestand“ bis „M170 Bestand“ → siehe Planausschnitt 03 von 06) verbaut. Sie werden auf Grund der Anforderungen der Genehmigungsstelle (Straßenbaulastträger) erneuert und ebenfalls in den Seitenstreifen versetzt.

Durch diese Maßnahme verlängert sich dort verbautes Wechselfeld von 4 auf 5 Masten.

Die Planung des neuen im Seitenstreifen stehenden Wechselfeldes ist auf den Planausschnitten 03 von 06 sowie 04 von 06 zu finden.

1.4 Übergang zum geplanten Ausbau „Querspange Ost“

Das sich noch in der Planungsphase befindliche Ausbau-Vorhaben „Querspange Ost“ (Anbindung der Straßenbahn-Linien 2,3 und 10 zur Linie 1) wurde in den hier behandelten Unterlagen nach aktuellem Planungsstand des geplanten Ausbaus berücksichtigt. Es handelt sich hierbei um den Standort sowie die statische Auslegung des Mastes „M290 neu“.

1.5 Einzel-Betonmast Beneckendorffallee

Es muss ein bestehender Spannbetonmast („M44875 Demontage“ → siehe Planausschnitt 06 von 06) in der Beneckendorffallee auf Grund des örtlich zur Maßnahme in der Konrad-Adenauer-Allee nahe gelegenen Standortes gegen einen neuen Stahlmast („M295 neu“) getauscht werden.

Hintergrund sind Betonabplatzungen sowie Längs- und Querrisse an dem Bestandsmast, welche die Standsicherheit akut und nachhaltig gefährden.

1.6 Einzel-Stahlmast Julius-Brecht-Allee

Es muss ein bestehender Stahlmast („M296 Demontage“ → siehe Planausschnitt 06 von 06) in der Julius-Brecht-Allee auf Grund des örtlich zur Maßnahme in der Konrad-Adenauer-Allee nahe gelegenen Standortes gegen einen neuen Stahlmast („M296 neu“) getauscht werden.

Hintergrund sind altersbedingte Schadstellen an dem Bestandsmast, welche die Standsicherheit akut und nachhaltig gefährden.

2 Details der Oberleitungsanlage

Die vorhandene Infrastruktur auf der geplanten Ersatzbaustrecke ist durchweg mit einem nachgespannten, 100 mm² Hochketten-Fahrleitungssystem aufgebaut. Elektrifiziert wird die Strecke mit Gleichspannung ~700 V DC. Die Fahrdrathöhe beträgt auf dem gesamten Streckenabschnitt in der Regel 5,20 m bis 5,40 m über Schienenoberkante. Unterführungen sind in dieser Ersatzbaumaßnahme nicht vorhanden.

Die Fahrleitung wird im Bestand an Mittelmasten mit Doppelauslegern abgefangen. Die neu geplanten Maststandorte befinden sich durchgängig im seitlich gelegenen Grünstreifen (in Richtung der Fahrspuren des Individualverkehrs → zweispuriger Einrichtungsverkehr Richtung Kurfürstenallee). Bei den Randabständen der Maste zur Straße werden $\geq 0,50$ m (Mastvorderkante → Bord) eingehalten.

Als Masttypen sollen entweder zylindrische, dreischüssig abgesetzte Stahlrundmaste, alternativ konische Stahl-Sechskantmasten zur Anwendung kommen. Sämtliche Maste dienen zusätzlich der Montage der öffentlichen Beleuchtung. Die Maststandorte sind Inhalt der Zustimmung nach §60 BOStrab und in den beigefügten Lageplänen dargestellt. Die Tragwerksabstände bleiben von der Größenordnung her vergleichbar mit dem derzeitigen Bestand.

Die technischen Details der Anlage sind nachstehend aufgeführt.

2.1 Technische Daten der Hochkettenfahrleitung

| | |
|------------------------|--|
| Bauart: | Hochkette, Fahrdraht automatisch gewichtsnachgespannt |
| Stationen: | Kirchbachstraße - Barbarossastraße - Julius-Brecht-Allee (siehe Planausschnitte) |
| Nennspannung: | ~700 V DC |
| Tragwerk: | Hochkettenfahrleitung, bestehend aus Mittelmasten mit Schrägauslegern <u>im Bestand</u> Hochkettenfahrleitung, bestehend aus Seitenmasten mit Doppelauslegern <u>in Planung</u> |
| Isolation: | 1 x Kunststoffisolator im Fahrdralthalter 1 x Kunststoffisolator (durchgehend) am Ausleger |
| Fahrdraht: | RiS 100 mm ² , DIN EN 50149 |
| Tragseil: | Kupferseil (E-Cu) 150 mm ² , DIN 48201 |
| Verspannung: | Bronzeseil Bz II 25 – 70 mm ² , DIN 48201 |
| Masttyp: | Bestand: konische Spannbetonmasten Planung: zylindrische, dreischüssig abgesetzte Stahlrundmasten, alternativ konische Stahlsechskantmasten |
| Fahrdrathöhe: | 5,20 m bis 5,40 m über Schienenoberkante |
| Fahrdrahtverschiebung: | $\pm 0,35$ m aus Gleisachse |
| Mastgründungen: | Rammrohrgründung, alternativ Bohrgründungen |
| Mastanstrich: | Eisenglimmerfarbe |

| | |
|----------------------|---|
| E-Verbinder: | Cu 120 mm ² flexibel, DIN 43138 |
| Schraubverbindungen: | nach Euro-Norm |
| Bauteile: | Kupfer, korrosionsfeste Bronze, V2A/V4A-Materialien |
| Befestigungsteile: | Stahl, feuerverzinkt |
| Streckenlänge: | ca. 1.150 m Gleislänge |

2.2 Gründungen

Die Gründungen der Maste erfolgen als Pfahlgründungen. Hierbei werden Rammpfähle zum Einsatz kommen, welche als Stahlrohrpfähle ausgebildet sind. Diese werden über einen Vibrationsbär erschütterungsarm in den Boden gebracht.

Vor Beginn der Ramm- und Bohrarbeiten werden die ausführenden Firmen durch den verantwortlichen Fahrleitungsmeister unterwiesen. Hierbei werden die Besonderheiten der Maßnahme erläutert, aber insbesondere auch auf die Risiken und Gefahren im Umgang mit Bestandsleitungen hingewiesen.

3 Zustimmungunterlagen

3.1 Allgemeines

Bei den zu genehmigenden Unterlagen handelt es sich um die Genehmigungsplanung des Spannbeton-Mastentauschs der ortsfesten Oberleitungsanlagen sowie deren Gründung.

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens sind die Berechnungen für die Tragwerksplanung nach der neuesten, derzeit gelten Norm DIN EN 50119, durchgeführt worden. Alle hieraus resultierenden Mast- und Rammrohrdimensionen werden im Nachgang der Technischen Stadtbahnaufsicht, vertreten durch das Referat 52 „Schienenverkehr“ des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr, vorgelegt.

3.2 Statische Annahmen

Bei den Lastannahmen wurden die ungünstigsten Fälle und Bodenkennwerte herangezogen. Bei der Bemessung wurde somit der schlechteste Fall angenommen und die Maste/Rammrohre mit einem entsprechenden Sicherheitsaufschlag versehen. Die gewählten Dimensionen sind somit ausreichend überdimensioniert.

3.3 Genehmigung

Wir bitten für unser Vorhaben um Zustimmung nach §28.2 Personenbeförderungsgesetz sowie nach §60 BOStrab.

Bewertungsbogen zur Feststellung der UVP-Pflicht beim Bau von Strab-Betriebsanlagen

(Ausschließlich bei der Planfeststellungsbehörde einzureichen)

↓ Vom Antragsteller auszufüllen ↓

Ort des Vorhabens

Konrad-Adenauer-Allee, Beneckendorffallee, Julius-Brecht-Allee

Voraussichtlicher Realisierungszeitraum des Vorhabens

III. – IV. Quartal 2017

Art / Kurzbeschreibung des Vorhabens

Austausch von Beton-Kombimasten durch Stahl-Kombimasten

Maststandorte **Bestand:**

Konrad-Adenauer-Allee → Mittellage zwischen den Gleisen

Beneckendorffallee → Verkehrsinsel

Julius-Brecht-Allee → Nebenanlage, seitlich des Fußweges in Grünfläche

Maststandorte **Planung:**

Konrad-Adenauer-Allee → Seitenlage im Grünstreifen

Beneckendorffallee → Verkehrsinsel

Julius-Brecht-Allee → Nebenanlage, seitlich des Fußweges in Grünfläche

↓ Vom Antragsteller auszufüllen ↓

Angaben zu den vorraussichtlichen Umweltauswirkungen:

Die nachfolgenden Angaben dienen dazu, der zuständigen Behörde die Prüfung zu ermöglichen, ob das Vorhaben gemäß § 3c Abs. 1 UVPG erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Die Aussagen sind nach überschlägiger Prüfung zu treffen. Sind mit *) gekennzeichnete Felder betroffen, ist eine Begründung oder Erläuterung auf gesondertem Blatt, ggfs. mit entsprechenden Unterlagen, beizufügen.

Schallimmissionen:

| | Ja | ? | Nein |
|---|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|
| Änderung der Schallsituation | <input type="checkbox"/> *) | <input type="checkbox"/> *) | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Die Emissionen (Mittelungspegel, Spitzenpegel) können zunehmen | <input type="checkbox"/> | | |
| Die Emissionen werden sich voraussichtlich verringern | <input type="checkbox"/> | | |
| Die Voraussetzungen für eine wesentliche Änderung gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV sind gegeben | <input type="checkbox"/> *) | <input type="checkbox"/> *) | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Schalltechnische Untersuchung erforderlich | <input type="checkbox"/> | | |
| Lärmschutzmaßnahmen erforderlich | <input type="checkbox"/> | | |

Erschütterung:

| | Ja | ? | Nein |
|--------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|
| Änderung der Erschütterungssituation | <input type="checkbox"/> *) | <input type="checkbox"/> *) | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Verringerung | <input type="checkbox"/> | | |
| Zunahme | <input type="checkbox"/> | | |
| Erschütterungsgutachten erforderlich | <input type="checkbox"/> | | |

Ver- / Entsiegelung der Oberfläche:

| | Ja | Nein |
|-------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|
| Änderung der Versiegelungssituation | <input type="checkbox"/> *) | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Entsiegelung | <input type="checkbox"/> | |
| Versiegelung | <input type="checkbox"/> | |

Oberflächenentwässerung:

| | Ja | Nein |
|--------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------------|
| Änderung der Oberflächenentwässerung | <input type="checkbox"/> *) | <input checked="" type="checkbox"/> |

Fortsetzung auf nächster Seite

↓ Vom Antragsteller auszufüllen ↓

| <u>Altlasten:</u> | Ja | Nein |
|--|--|--|
| Altlastenverdacht vorhanden, Orientierende Untersuchung erforderlich | <input type="checkbox"/> *) | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Altlasten vorhanden | <input type="checkbox"/> *) | |
| Sanierung erforderlich | <input type="checkbox"/> | |
| <u>Eingriffe in Natur und Landschaft, Baumschutz:</u> | Ja | Nein |
| Das Vorhaben kann mit einem Eingriff in Natur und Landschaft verbunden sein | <input type="checkbox"/> *) | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Geschützte Einzelbäume oder Baumgruppen werden entfernt oder in Ihrem Weiterbestand beeinträchtigt | <input type="checkbox"/> | |
| Der Eingriff ist voraussichtlich ausgleichbar | <input type="checkbox"/> *) | |
| <u>Schutzgebiete:</u> | Ja | Nein |
| Schutzgebiete nach Nr. 2.3 der Anlage 2 zum UVPG können beeinträchtigt werden | <input type="checkbox"/> *) | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Vorstehende Angaben wurden erstellt von: | Bremer Straßenbahn AG Planung und Projekte Tim Holthausen Flughafendamm 12 28199 Bremen Tel. 0421 / 5596 239 | |
| Bremen, den 06.02.2017 (Datum) | Tim Holthausen (Name) | <i>i.A. Holthausen</i> (Unterschrift) |

↓ Nur von UVP-Leitstelle auszufüllen ↓

| <u>Stellungnahme der UVP-Leitstelle:</u> | Ja | Nein |
|---|--------------------------|--------------------------|
| Das Vorhaben kann gemäß § 3c Abs. 1 UVPG nach überschlägiger Prüfung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben (Begründung bitte auf gesondertem Blatt beifügen) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Bremen, den _____ (Datum) | _____ (Name) | _____ (Unterschrift) |

↓ Nur von der Planfeststellungsbehörde auszufüllen ↓

| <u>Einschätzung der Planfeststellungsbehörde</u> (zuständige Stelle nach § 3a UVPG): | |
|---|---------------------------------------|
| UVP-Leitstelle wird beteiligt <i>Nach R. mit der UVP-Leitstelle wird von dort auf eine Beteiligung verzichtet.</i> | <input type="checkbox"/> |
| Das Vorhaben kann gemäß § 3c Abs. 1 UVPG nach überschlägiger Prüfung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben. Ein Planfeststellungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung ist durchzuführen. | <input type="checkbox"/> |
| Es ist zu erwarten, dass das Vorhaben nach überschlägiger Prüfung keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben wird, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen sind. | <input checked="" type="checkbox"/> |
| Es wird eine von der Stellungnahme der UVP-Leitstelle abweichende Entscheidung getroffen | <input type="checkbox"/> |
| Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr - Referat 51 - | Aktenzeichen <i>51-9</i> |
| Bremen, den <i>11.04.2017</i> (Datum) | <i>KRISTEN-WITT</i> (Name) |
| | <i>Kristen Witt</i> (Unterschrift) |