



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

Bremer Straßenbahn AG
z. H. Frau Stolz
Flughafendamm 12
28199 Bremen

Auskunft erteilt
Frau Kriesten-Witt
Dienstgebäude:
Contrescarpe 73
Zimmer 4.18
T (04 21) 361 2347

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

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens
30.07.2018

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
51-9

Bremen, 21.08.2018

**Antrag nach § 28 Abs. 2 PBefG für die Gleisersatzbaumaßnahme in der Falkenstraße zwischen Bürgermeister-Smidt-Straße und Kaufmannsmühlenkamp sowie der sog. „Fruchthofkurve“ in der Bürgermeister-Smidt-Straße / Hugo-Schauinsland-Platz
Hier: Einzelfallprüfung der Antragsunterlagen zum Verzicht auf UVP und Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach § 28 Abs. 2 PBefG**

Sehr geehrte Frau Stolz,

Sie beantragten für die Bremer Straßenbahn AG, die Gleisersatzbaumaßnahme in der Falkenstraße zwischen Bürgermeister-Smidt-Straße und Kaufmannsmühlenkamp sowie der sog. „Fruchthofkurve“ in der Bürgermeister-Smidt-Straße / Hugo-Schauinsland-Platz 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 §§ 7 und 9 UVPG sowie § 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 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.

Ich weise 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 § 5 Abs. 2 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



Kriesten-Witt

E: 14.08.2018



Bremer Straßenbahn AG | Postfach 10 66 27 | 28066 Bremen

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Ref. -51- / -52-
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
Wiebke Stolz	0421 5596-338	0421 5596-8465	wiebkestolz@bsag.de	30.07.2018

Betreff:

Antrag auf Prüfung der Bauunterlagen und Genehmigung nach §28 PBefG sowie der Zustimmung nach §60 BOStrab für die Gleisersatzbaumaßnahme in der Falkenstraße zwischen Bürgermeister-Smidt-Straße und Kaufmannsmühlenkamp sowie in der Sonanten „Fruchthofkurve“ in der Bürgermeister-Smidt-Straße / Hugo-Schauinsland-Platz

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 SBREDE22
IBAN DE94 2905 0101 0001 1280 08

Bremer Landesbank
BIC BRLADE22
IBAN DE93 2905 0000 1002 3400 00

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die oben genannte Baumaßnahme senden wir Ihnen Planunterlagen in 6-facher Ausfertigung zur Prüfung nach §28 PBefG. Die Maßnahme ist mit dem Straßenbaulastträger abgestimmt. Des Weiteren wurde eine Anhörung der Träger öffentlicher Belange (TöB) durchgeführt. Die Stellungnahmen aus der TöB-Anhörung wurden ausgewertet und in der Planung soweit möglich berücksichtigt. Ggf. finden sie Berücksichtigung bei der Bauausführung.

Dem Antrag sind folgende Unterlagen beigelegt:

1. Erläuterungsbericht / UVP-Bewertungsbogen
2. Übersichtsbild
3. Lageplan
4. Ausbauquerschnitte
5. Längsschnitte
6. Schalltechnische Untersuchung
7. TöB-Stellungnahmen

Nach unserer Auffassung sind durch den Umbau der Gleisanlagen in der Falkenstraße zwischen Bürgermeister-Smidt-Straße und Kaufmannsmühlenkamp sowie in der sogenannten „Fruchthofkurve“ in der Bürgermeister-Smidt-Straße / Hugo-Schauinsland-Platz Rechte Dritter nicht betroffen oder wesentlich eingeschränkt.

Mit freundlichen Grüßen

Bremer Straßenbahn AG

i.A.



Andreas Busch

i.A.


Wiebke Stolz

BSAG · Bremer Straßenbahn AG

Verkehrsplanung und Qualität

Gleisersatzbau

Straßenbahnlinie 10

Falkenstraße

zwischen Bürgermeister-Smidt-Straße und Kaufmannsmühlenkamp sowie in der sogenannten „Fruchthofkurve“ in der Bürgermeister-Smidt-Straße / Hugo-Schauinsland-Platz

Erläuterungsbericht

- Entwurfsplanung -

Antragsteller:
Bremer Straßenbahn AG
Flughafendamm 12
28 199 Bremen
Tel.: 0421 5596-0

Bearbeitung:
Fachbereich Infrastrukturplanung
Tel.: 0421 5596-338
Fax: 0421 5596-8465

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Darstellung des Vorhabens.....	1
2.	Gesetzliche Grundlagen.....	2
3.	Beschreibung des Entwurfs.....	3
3.1	Allgemeines.....	3
3.2	Gleisbau	3
3.3	Übergänge und Blindenleitsystem.....	4
3.4	Haltestellen	4
4.	Fahrleitung	4
5.	Verkehrsführung.....	5
6.	Umweltverträglichkeitsprüfung	5
7.	Schall- und Erschütterungsschutz.....	5
7.1	Schall und Erschütterung nach dem Umbau.....	5
7.2	Lärm während der Baumaßnahme.....	5
8.	Emissionen.....	6
9.	Elektrifizierung.....	6
10.	Bauzeiten	6
10.1	Allgemeines.....	6
10.2	Arbeits- und Ruhezeiten	6
10.3	Sicherung der Baustelle	7
10.4	Information der Anlieger.....	7

1. Darstellung des Vorhabens

In der Falkenstraße zwischen Bürgermeister-Smidt-Straße und Kaufmannsmühlenkamp verkehren gegenwärtig die Straßenbahnlinie 10 und die Nachtlinie N10 im regelmäßigen Linienbetrieb. Neben der Straßenbahnlinie 10 und der Nachtlinie N 10 verkehren in der „Fruchthofkurve“ auch die Straßenbahnlinie 1 und die Nachtlinie N1 im regelmäßigen Linienbetrieb. Die Gleisanlagen im Planungsraum wurden zuletzt in den Jahren 1994 bzw. 1998/99 hergestellt.

Die Gleise in der „Fruchthofkurve“ sind zwischenzeitlich so stark abgefahren, dass ein Austausch zwingend erforderlich ist. Ebenso weist hier die Gleiseindeckung erhebliche Schäden auf, die derzeit mit einem jährlich wiederkehrenden finanziellen Aufwand betriebsfähig gehalten wird. Sie bedarf daher ebenfalls einer dringenden Erneuerung.

Von der Deputation für Bau wurde am 06.12.2001 (Vorlage Nr. 15/520) beschlossen, Gleisanlagen bei Ersatz- und Neubaumaßnahmen so zu gestalten, dass sie von den neuen Straßenbahnen (Typ GT8N-1) mit einer Fahrzeugbreite von 2,65 m befahren werden können.

In der Falkenstraße erfolgt deshalb eine Aufweitung des Gleismittenabstandes im Rasenbahnkörper und im Bereich der Haltestelle „Falkenstraße“ zu beiden Seiten von gegenwärtig 2,75 m auf min. 3,05 m. Die erforderlichen Gleismittenabstände zum Befahren mit breiten Straßenbahnen sind in der „Fruchthofkurve“ sowie in der Bürgermeister-Smidt-Straße bereits vorhanden. Die betroffenen Gleise werden an diesen Stellen 1:1 in alter Lage ausgetauscht. Die vorhandenen Fahrstreifenbreiten für den Individualverkehr bleiben erhalten.

Die Länge der Bauabschnitte betragen ca. 400 m in der Falkenstraße und ca. 60 m in der „Fruchthofkurve“. Die Planung ist grundsätzlich so angelegt, dass die Nebenanlagen der Straße weitestgehend unverändert bleiben können.

Die geplante Ersatzbaumaßnahme umfasst auch die zum Gleisdreieck „Falkenstraße“ gehörenden Weichen W 138 und W 139 in der Bürgermeister-Smidt-Straße und die dazu gehörige Gleiskreuzung.

Die Weiche W 139 wird um ca. 1,00 m aus der alten Lage in Richtung Süd-Westen verschoben. Dadurch muss die Gleiskreuzung etwas verändert und der gleisseitige Bord des Fahrbahnteilers in der Falkenstraße leicht abweichend von der heutigen Lage angepasst werden. Die Weiche W 138 wird in alter Lage ausgetauscht. Die betroffene Aufstellfläche und der Übergang im Bereich des Fahrbahnteilers erhalten bei diesem Umbau ein Blindenleitsystem.

Die Gleise der Linie 10 in Fahrtrichtung „Gröpelingen“ im Anschluss zur Haltestelle „Falkenstraße“ bleiben liegen, da hier aktuell kaum Verschleiß an den Gleisen nachweisbar ist. Die Gleise in Fahrtrichtung Hauptbahnhof werden symmetrisch zur gegenüberliegenden Gleisachse auf einen Gleismittenabstand von min. 3,05 m gebracht.

Der Überweg auf Höhe der Ellhornstraße stellt eine ungesicherte Querungshilfe dar. Im Zuge der Gleisersatzbaumaßnahme wird der südliche Teil der Querungshilfe, die bereits im Jahr 2010 im Rahmen einer Lärmsanierung der Falkenstraße erneuert wurde, lediglich zur neuen Gleislage hin vervollständigt und damit an das notwendige Abstandsmaß für breite Straßenbahnen angepasst. Auf der Nordseite, die 2010 bereits vollständig hergestellt wurde, erfolgt lediglich eine Korrektur des neu einzuhaltenden Abstandsmaßes. Eine technische Sicherung der Querungshilfe sowie eine barrierefreie Gestaltung der Querung sind im Zuge der Gleisersatzbaumaßnahme nicht vorgesehen. Gesicherte und barrierefrei gestaltete Überwege sind im direkten Umfeld vorhanden und erreichbar.

Die gleisseitigen Bordanlagen am Bahnübergang erhalten einen Abstand von 1,475 m zu den Gleisachsen. Auf beiden Seiten der Querung wird, wie nördlich bereits vorhanden, ein jeweils 35 cm breiter Streifen hin zur Gleisachse in einem anthrazitfarbenen Betonpflasterstein gepflastert und so von den übrigen Flächen kontrastreich abgesetzt. Mit der farblichen Abgrenzung entsteht so ein Abstand zur Gleismitte von 1,825 m. Die daraus resultierenden Aufstellflächen weisen inkl. der farblich abgrenzten Fläche Aufstellbreiten von 2,32 m im nördlichen und 2,63 m im südlichen Teil der Querung auf. Die Breite des Überweges beträgt 4,00 m. Die Oberfläche im Gleis wird durch Betonplatten geschlossen.

Die Aufstellflächen der Querung befinden sich außerhalb der Planfeststellungsgrenze. Der Querungshilfe wurde bereits 1994 im Rahmen eines Antrages nach §60 BOStrab seitens der TAB zugestimmt.

Im Rahmen des geplanten Gleisersatzbaus werden die Oberflächen, der in Mittellage liegenden Haltestelle „Falkenstraße“ gemäß der bremischen Richtlinie zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrs, in Absprache mit dem Landesbehindertenbeauftragten, mit einem entsprechenden Plattenbelag und Blindenleitsystem versehen. Außerdem werden die Haltstellenflächen um ca. 5,50 m auf eine Nutzlänge von 40,00 m gekürzt, so dass die beiden Teilhaltestellen zukünftig parallel gegenüber liegen.

Die Veränderungen an den Bahnanlagen in der Falkenstraße erfordern keinerlei Eingriffe in die vorhandenen Anlagen des Individualverkehrs.

2. Gesetzliche Grundlagen

Der Bau der ÖPNV-Anlagen sowie der Anlagen des MIV erfolgt auf der Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vom 21.03.1961 (Bundesgesetzblatt I, Seite 241) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.08.1990 (Bundesgesetzblatt I, Seite 1690), zuletzt geändert durch Artikel 4,

Abs. 21 des Gesetzes vom 29.07.2009 (Bundesgesetzblatt I, Seite 2258) sowie der unter diesem Gesetz erlassenen Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) vom 11.12.1987.

3. Beschreibung des Entwurfs

3.1 Allgemeines

Grundlage für die Gestaltung der Bahn- und Straßenanlagen ist die Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) in Verbindung mit den Trassierungsrichtlinien der BSAG zur BOStrab sowie die RAST 06. Der gemäß §19 BOStrab erforderliche Sicherheitsraum ist wegen des ausschließlichen Einsatzes von Einrichtungsfahrzeugen auf gesamter Ersatzbaulänge in Fahrtrichtung auf der rechten Fahrzeugseite im Straßenraum angeordnet.

3.2 Gleisbau

Die Lage der Betriebsanlagen der Straßenbahn bleibt in der „Fruchthofkurve“ und in dem Abschnitt in der Bürgermeister-Smidt-Straße wie im Bestand erhalten.

In der Falkenstraße wird lediglich der Gleismittenabstand von 2,75 m durch Verschiebung des stadteinwärtigen Gleises innerhalb des besonderen Bahnkörpers auf das notwendige Maß von min. 3,05 m erweitert. Der Abstand zwischen Bahnkörperbegrenzung und Gleisachse bleibt auf freier Strecke in der „Fruchthofkurve“ und der Bürgermeister-Smidt-Straße mit 1,65 m wie im Bestand erhalten. Im Haltestellenbereich wird ein Abstand von 1,20 m weiterhin vorgehalten. Im Bereich von Fußgängerfurten wird ein Abstand von 1,825 m realisiert. Innerhalb des besonderen Bahnkörpers bleibt auch nach der Regulierung ein Abstand von min. 1,825 m zwischen Bahnkörperbegrenzung und Gleisachse bestehen.

Die Gleise in der „Fruchthofkurve“, der Bürgermeister-Smidt-Straße, des Gleisdreiecks „Falkenstraße“ und der Haltestelle „Falkenstraße“ werden mit dauerelastischem Unterguss auf einer Betontragplatte verlegt. Für den ca. 30 m lange Abschnitt in der Bürgermeister-Smidt-Straße ist eine Asphaltdeckschicht vorgesehen. Im Bereich der „Fruchthofkurve“, dem Bogen aus der Bürgermeister-Smidt-Straße und der Haltestelle „Falkenstraße“ werden die Gleisanlagen mit anthrazit eingefärbtem Fahrbahnbeton komplett verfüllt.

Die Entwässerung zwischen den Schienen erfolgt wie bisher durch Schienenentwässerungen sowie durch die Abläufe in der Entwässerungsrinne neben den Bordsteinen.

Im Abschnitt des besonderen Bahnkörpers, der als Rasengleis ausgebildet bleibt, werden zwischen der Haltestelle „Falkenstraße“ und dem Bahnübergang in der Falkenstraße die Gleise ohne Schwellen nach Hannoveraner Bauart auf Betonlängsbalken gelagert. Ab dem Bahnübergang bis zum Anschluss an die alte Lage auf Höhe des Kaufmannsmühlenkamp

werden die Gleisanlagen entsprechend der vorhandenen Bauart als Bremer Rasengleis ausgeführt.

3.3 Übergänge und Blindenleitsystem

Die Übergänge im Bereich der Haltestelle „Falkenstraße“ werden alle mit einem Blindenleitsystem gemäß der Richtlinie der Freien Hansestadt Bremen und der Stadt Bremerhaven zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten aufgewertet.

Der Abstand zwischen der Gleisachse und dem Bord beträgt 1,825 m. Der Bord ist 0,03 m hoch.

3.4 Haltestellen

Die Teilhaltestellen „Falkenstraße“ werden wie bereits unter Pkt. 1 erwähnt gegenüberliegend angeordnet und bleiben in ihrer Lage unverändert. Lediglich die Haltestellenlängen werden um ca. 5,50 m auf eine Nutzlänge von 40 m verkürzt. Die straßenbahnseitigen Bordsteine werden an die neue Gleislage angepasst. Die stadteinwärtige Teilhaltestelle wird durch den dort erforderlichen Gleismittenabstand von 3,20 m um 3 cm auf eine Breite von 2,97 m verschmälert. Die stadtauswärtige Teilhaltestelle weist nach der baulichen Anpassung eine Breite von 3,24 m auf. Die Haltestellenfächer sind weiterhin ausreichend bemessen.

Wie auch unter Pkt. 1. erwähnt, werden die Oberflächen der Haltestelle gemäß der Richtlinie ‚Barrierefreie Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrs, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten‘ bzw. der neuen DIN 32984 ‚Bodenindikatoren im öffentlichen Raum‘ in Absprache mit dem Landesbehindertenbeauftragten mit einem entsprechenden 30x30 cm anthrazitfarbenen Betonplattenbelag und weißem Blindenleitsystem versehen. Auch die Zugänge zu den Haltestellen werden entsprechend mit dem notwendigen Leitsystem versorgt.

Die Bahnsteigkanten der Haltestellen werden mit einer Höhe von 10 cm über Schienenoberkante geplant. Der Abstand zur Gleisachse beträgt 1,17 m. Somit entsteht für 2,30 m breite Straßenbahnfahrzeuge ein Spalt von 0,05 m. Die neue Fahrzeuggeneration ($b = 2,65$ m) wird diese Bahnsteigkanten um max. 0,125 m überstreichen.

Die Haltestellen werden mit Standard-Fahrgastunterständen und Haltestellenschildern ausgestattet. Neben statischen Fahrgastinformationen werden auch dynamische Fahrgastinformationsanzeigen eingeplant.

4. Fahrleitung

Die Fahrleitungsmaste werden an den vorhandenen Standorten erneuert und die Verspannungen der Fahrleitungsanlage werden innerhalb der

angegebenen Baugrenzen entsprechend der neuen Gleisachsabstände einreguliert.

5. Verkehrsführung

Es erfolgt keine Änderung der Verkehrsführung durch die Verschiebung der Gleisachse in der Falkenstraße. Die neue Lage der Gleise hat keinen Einfluss auf die Verkehrsabwicklung.

6. Umweltverträglichkeitsprüfung

Nach Maßgabe des §⁵~~20~~ UVPG ist eine Einzelfallprüfung zur eventuellen Erfordernis einer Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Der Antrag hierzu wird zusammen mit dem Genehmigungsantrag nach § 28 PBefG bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht.

7. Schall- und Erschütterungsschutz

7.1 Schall und Erschütterung nach dem Umbau

Für die Baumaßnahme wird ein Lärmgutachten sowie ein Erschütterungsgutachten durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen erstellt. Diese werden dem Genehmigungsantrag beigelegt.

7.2 Lärm während der Baumaßnahme

Es werden im Rahmen der oben genannten Maßnahme keine lärm- und erschütterungstechnischen Gutachten für die Bauphase beauftragt.

Besonders geräuschintensive Arbeiten sind plangemäß nicht vorgesehen. Es ist mit einer üblichen Geräuscentwicklung von Baustellen auszugehen – wie z.B. Aufbruch-, Stemm-, Schneidarbeiten von Bordsteinen, Pflaster etc..

Grundsätzlich werden die ausführenden Unternehmen im Rahmen der Ausschreibung aufgefordert, sowohl eine Lärm- als auch eine Erschütterungsprognose über die einzusetzenden Maschinen und anzuwendenden Arbeitsverfahren vorzulegen. Des Weiteren werden die Unternehmen in diesem Zuge auch aufgefordert, zur Reduzierung der Lärmbelastungen geeignete Bauverfahren und Baugeräte anzuwenden bzw. einzusetzen.

Weitergehende Vorgaben bzw. Einschränkungen sind nicht möglich, da die spezielle Leistungsfähigkeit der Unternehmen von den jeweiligen individuellen Fähigkeiten und deren Geräteausstattung abhängig ist.

Durch weitergehende Vorgaben bzw. Einschränkungen bestünde zudem auch die Gefahr, den Wettbewerb der ausführenden Baubetriebe unzulässig einzuschränken und dadurch ggf. einen Vergabeverstoß herbeizuführen.

8. Emissionen

Der Baustellenerlass von 2006 – „Richtlinie für die Konkretisierung immissionsschutzrechtlicher Betreiberpflichten zur Vermeidung und Verminderung von Staub-Emissionen durch Bautätigkeiten“ vom 28.09.2006 – wird bei der Ausschreibung in der „Anlage zur Baubeschreibung (AzB-HB) für die Ausführung von Straßenbauarbeiten im Bereich der Freien Hansestadt Bremen“ enthalten sein. Diese gehört standardgemäß zu unseren Vertragsunterlagen bei Ausschreibungsverfahren.

Ebenso gehören die Vorgaben seitens des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr (SUBV) hinsichtlich „Einzuhaltende Abgasstandards für Baumaschinen bei der Bauausführung“ für Unternehmen und „Einzuhaltende Abgasstandards für Baumaschinen bei der Bauausführung - Vereinbarung Nachunternehmer“ für deren Nachunternehmer standardmäßig zu unseren Vertragsunterlagen bei Ausschreibungsverfahren.

9. Elektrifizierung

Die Anforderungen des Gesundheitsamtes werden berücksichtigt

10. Bauzeiten

10.1 Allgemeines

Nach aktuellem Stand ist geplant, die Baumaßnahme im September 2018 durchzuführen.

Die generellen Bauabläufe sowie Bauphasen werden im Zuge der Ausschreibungserstellung grob definiert und im Rahmen der Baubeschreibung sowie eines Bauablaufplans der BSAG dokumentiert.

Die speziellen Bauabläufe werden von den Bietern selbst im Rahmen der Angebotserstellung sowie nach Auftragsvergabe definiert, da diese stark von den jeweiligen individuellen Fähigkeiten und Geräteausstattungen der ausführenden Baubetriebe abhängig sind.

10.2 Arbeits- und Ruhezeiten

Die generelle Festlegung der zu kalkulierenden täglichen Arbeitszeiten erfolgt im Rahmen der Ausschreibungserstellung.

Die speziellen Arbeits- und damit zusammenhängenden Ruhezeiten werden von den Bietern selbst nach Angebotsabgabe bzw. nach Auftragsvergabe

definiert, da diese stark von der jeweiligen individuellen Leistungsfähigkeit der ausführenden Baubetriebe abhängig ist.

In der Regel werden Arbeiten in der Nachtzeit (zwischen 20 Uhr und 7 Uhr) nicht stattfinden. Auch an Wochenenden (Samstags ab 14 Uhr) werden in der Regel keine Bauarbeiten durchgeführt. Eine Ausnahme bilden lediglich sogenannte „Power-Baustellen“.

„Power-Baustellen“ werden an wichtigen Verkehrsknotenpunkten eingerichtet, um die zeitlichen Dauer von Vollsperrungen gering zu halten. Die hierfür gesetzlichen Vorgaben zur Minderung von Lärm und Erschütterungen bei der 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.

10.3 Sicherung der Baustelle

Im Zuge der Sicherung von Baustellen werden die entsprechenden Vorgaben der Straßenverkehrsverordnung (StVO) und der Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) in ihren jeweils gültigen Fassungen berücksichtigt.

10.4 Information der Anlieger

Vor Beginn der Baumaßnahme werden die Anlieger umfassend durch die BSAG informiert über Bau- und Ruhezeiten, baubedingte Belastungen und Verkehrsführung. Es wird für die Anlieger ein Ansprechpartner mit Telefonnummer benannt.

Straßenbahntechnisch einverstanden:
Der Betriebsleiter der BSAG



Bremen,

27. JULI 2018

Bewertungsbogen zur Feststellung der UVP-Pflicht von Straßen- und Straßenbahn-Baumaßnahmen
(direkt bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde einzureichen)

Lage und Bezeichnung des Vorhabens:

Glaisersatzbau in der Falkenstraße und in der Fruchthofkurve

.....

.....

Geplante/r Antragstellung: BSAG

Baubeginn: 17.09.2018

Fertigstellung: 14.10.2018

Kurzbeschreibung des Vorhabens (Standort und Merkmale) als Anlage, mit Lageplan

- Beschreibung der Größe und Ausgestaltung des Vorhabens, ggf. einschließlich erforderlicher Abrissarbeiten (ggf. Beschreibung von Bautechnologien z.B. bei Tunnelbau)
- Standort des Vorhabens einschließlich der vorhandenen Nutzungen und der ökologischen Empfindlichkeit des betroffenen Gebietes

Es handelt sich um ein Vorhaben gemäß (bitte ankreuzen)

..... § 7 UVPG (Neubauvorhaben)

..... § 8 UVPG (UVP-Pflicht bei Störfallrisiko)

§ 9 UVPG (Änderungsvorhaben)

..... §§ 10 - 12 UVPG (Kumulierendes Vorhaben – Erläuterung erforderlich)

.....

Angaben zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen:

(Die nachfolgenden Angaben dienen dazu, der Planfeststellungsbehörde die Prüfung zu ermöglichen, ob das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Es sind daher die Schutzgüter zu beschreiben, die von dem Vorhaben erheblich beeinträchtigt werden können. Dabei sind die möglichen erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter zu beschreiben, die beispielsweise durch die zu erwartenden Emissionen, durch Abfallerzeugung oder durch die Nutzung der natürlichen Ressourcen Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt entstehen.

Sofern „ja“ angekreuzt wird, ist eine Begründung oder Erläuterung auf gesondertem Blatt, ggf. mit entsprechenden Unterlagen, beizufügen.)

I) Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit		
I.1. Schallimmissionen		
		Ja Nein
I.1. a	Änderung der Schallsituation	x
I.1. b	Die Emissionen (Mittelungspegel, Spitzenpegel) können zunehmen	x
I.1. c	Die Emissionen werden sich voraussichtlich verringern	x
I.1. d	Die Voraussetzungen für eine wesentliche Änderung gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV sind gegeben	X
I.1. e	Schalltechnische Untersuchung erforderlich	x
I.1. f	Lärmschutzmaßnahmen werden getroffen	x
I.1. g	Können erhebliche Auswirkungen durch geeignete Maßnahmen wirksam vermindert werden?	X
I.1. h	Erheblicher Lärm durch Baustelle (z.B. Nacharbeit, Rammen) oder durch erhebliche Umleitungsverkehre?	X

Bewertungsbogen zur Feststellung der UVP-Pflicht

		Ja	Nein
I.2. Luftschadstoffe			
I.2. a	Änderung der Immissionssituation		X
I.2. b	Verringerung		X
I.2. c	Zunahme		X
I.2. d	Vermeidungsmaßnahmen werden getroffen		X
I.3. Erschütterungen und andere Belästigungen			
I.3. a	Erschütterungen		X
I.3. b	Licht		X
I.3. c	Sonstiges (z.B. Elektromagnetische Felder aufgrund Gleichrichterwerk)		X
II) Auswirkungen auf Boden und Fläche			
II.1. Ver- / Entsigelung der Oberfläche			
II.1. a	Änderung der Versiegelungssituation		X
II.1. b	Entsigelung, Umfang ca.		X
II.1. c	Versiegelung, Umfang ca.		X
II.2. Altlasten			
II.2. a	Altlastenverdacht, orientierende Untersuchung erforderlich	x	
II.2. b	Altlasten vorhanden		X
II.2. c	Sanierung erforderlich		X
II.3. Erzeugung von Abfällen durch			
II.3. a	Abrissarbeiten (insbes. Abfälle >Z 2, z.B. Asphalte, Schotter)	x	
II.3. b	Bodenaustausch		X
II.3. c	Sonstiger erheblicher Abfallanfall		X
III) Auswirkungen auf Gewässer, einschließlich Grundwasser			
III.1. Oberflächengewässer (s. Karte C Lapro¹⁾ 2015)			
III.1. a	Auswirkungen auf die Gewässergüte		X
III.1. b	Änderung der Oberflächenentwässerung (z.B. Wasserabfluss (Starkregenereignisse etc.), Verlegung, Aufhebung oder Herstellung eines Gewässers wie bspw. ein Straßenseitengraben, Verrohrung oder ähnliches)		X
III.1. c	Gewässerausbauung		X
III.2. Grundwasser (s. Karte C Lapro¹⁾ 2015)			
III.2. a	Vorhaben liegt im Wasserschutzgebiet		X
III.2. b	Grundwasserabsenkung vorgesehen		X
III.2. c	Änderung der Grundwasser- Neubildungsrate oder der Grundwasser- Strömung		X
III.2. d	Maßnahmen im Bereich von Hochwasserschutzanlagen		X
III.2. e	Auswirkungen auf Bewirtschaftungsziele nach WRRL		X


¹⁾ Lapro = Landschaftsprogramm Bremen 2015

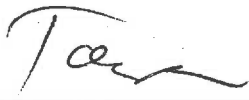
Bewertungsbogen zur Feststellung der UVP-Pflicht

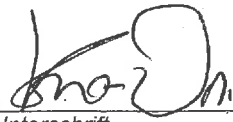
		Ja	Nein
IV) Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt			
IV.1. Eingriff in Natur und Landschaft			
IV.1. a	Das Vorhaben ist mit einem Eingriff in Natur und Landschaft verbunden		X
IV.1. b	Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung ist anzuwenden		X
IV.1. c Baumschutz			
	Nach der Baumschutzverordnung geschützte Einzelbäume werden entfernt oder in ihrem Weiterbestand beeinträchtigt		X
IV.1. d Artenschutz			
	Besonders oder streng geschützte Arten sind möglicherweise betroffen		X
	Maßnahmen zum Artenschutz sind erforderlich		X
IV.1. e	Biotopverbund (s. Karte A und Plan 3 Lapro ¹⁾ 2015) ist betroffen		X
IV.1. f Vorgesehene Kompensation, der Eingriff wird kompensiert durch:			
	Ausgleichsmaßnahmen		X
	Ersatzmaßnahmen		X
	Ersatzgeld (nur nach BaumschutzVO)		X
V) Auswirkungen auf ökologisch empfindliche Gebiete			
V.1. a	Schutzgebiete können beeinträchtigt werden <i>(nach Nr. 2.3 der Anlage 3 zum UVP-G, z.B. geschützte Biotope, Natur- und Landschaftsschutz, Bodendenkmäler, und auch aufgrund der Nutzung (wie Erholung, Siedlung, o.ä.) oder der Qualität)</i>		X
V.1. b	Beeinträchtigung / Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen		X
VI) Auswirkungen auf das Landschaftserleben (s. Karte E und F Lapro¹⁾ 2015			
VI.1. a	Mögliche Auswirkungen z.B. auf Sichtbeziehungen, Landmarken Landschaftskulisse		X
VI.1. b	Mögliche Auswirkungen auf die Erholungseignung, z.B. durch Überbauung/Querung von Erholungswegen, Erhöhung von Lärm o.ä.		X
VII) Auswirkungen auf das Klima (s. Karte D Lapro¹⁾ 2015)			
VII. 1. a	Klimatische Veränderungen sind zu erwarten <i>(z.B. Beeinträchtigung von Frischluftbahnen, Kaltluftentstehungsgebieten)</i>		X
VIII) Auswirkungen auf kulturelles Erbe oder sonstige Sachgüter			
VIII.1. a	Ein Grabungsschutzgebiet ist möglicherweise betroffen		X
IX) Auswirkungen durch Wechselwirkungen			
IX.1. a	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern		X
IX.1. b	Wechselwirkungen zwischen kumulierenden Vorhaben		X

¹⁾ Lapro = Landschaftsprogramm Bremen 2015

Bewertungsbogen zur Feststellung der UVP-Pflicht

Vorstehende Angaben wurden erstellt von: (Bitte ausfüllen)		
Bremer Straßenbahn AG Flughafendamm12 28195 Bremen		
23.07.2018	Gerhild Köhr	
Bremen, den	Name, OKZ	Unterschrift

Stellungnahme der Verfahrensleitstelle		
	Ja	Nein
Das Vorhaben kann nach überschlägiger Prüfung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben (Begründung bitte ggf. auf gesondertem Blatt beifügen)		<input checked="" type="checkbox"/>
Bremen, den 17.8.18	Tornow, OU-2	
	Name, OKZ	Unterschrift

Feststellung der zuständigen Planfeststellungsbehörde gemäß Anlage 3 UVPG		
	Ja	Nein
Das Vorhaben kann nach überschlägiger Prüfung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben. Ein Planfeststellungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung ist durchzuführen. Es besteht UVP-Pflicht.		<input checked="" type="checkbox"/>
Es ist zu erwarten, dass das Vorhaben nach überschlägiger Prüfung keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben wird, die nach UVPG zu berücksichtigen sind. Es besteht keine UVP-Pflicht.	<input checked="" type="checkbox"/>	
Bremen, den 21.08.2018	KRIESTEN-WITT, S1-9	
	Name, OKZ	Unterschrift