

Eingang: 5. Mai 2014
pers. übergeben von
Herrn Detmer, ASV
Gronberg



Bremer Straßenbahn AG Postfach 10 66 27 28066 Bremen

An den
Senator für Umwelt, Bau und
Verkehr
Ref. -51- / -52-
Contrescarpe 73

28 195 Bremen

Bremer Straßenbahn AG
Flughafendamm 12
28199 Bremen

Linien 6 und 52,
Haltestelle BSAG-Zentrum

www.bsag.de

24h-Kundentelefon: 0421 59 60 59

Betreff:

Antrag auf Prüfung der Bauunterlagen und Genehmigung nach §28 PBefG sowie der Zustimmung nach §60 BOStrab für die Gleisersatzbaumaßnahme Gröpelinger Heerstraße zwischen Lindenhofstraße/ Ritterhuder Straße und Waller Friedhof

Datum

03.04.2014

Es schreibt Ihnen

Dirk von Schwartz

Telefon

0421 5596-326

Telefax

0421 5596-8326

E-Mail

dirkvonschwartz@bsag.de

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die oben genannte Baumaßnahme senden wir Ihnen Planunterlagen in 7-facher Ausfertigung zur Prüfung nach §28 PBefG. Die Maßnahme ist mit dem Straßenbulasträger 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.

V) Herrn v. Schwartz
Tel über den
Eingang des Antrags
am heutigen Tage
informiert
Gronberg 5/5
2014

Dem Antrag sind folgende Unterlagen beigelegt:

1. Erläuterungsbericht / UVP-Bewertungsbogen
2. Übersichtskarte
3. Lagepläne
4. Ausbauquerschnitte
5. Haltestellendetailpläne
6. Längsschnitte
7. Schalltechnische Untersuchung
8. TöB-Stellungnahmen

**Vorsitzender des
Aufsichtsrates**

Wolfgang Golasowski

Vorstand

Wilfried Eisenberg (Sprecher)

Michael Hünig

Hans Joachim Müller

Amtsgericht Bremen

Handelsregister

HRB 4953 HB

Sitz der Gesellschaft

Flughafendamm 12

28199 Bremen

Nach unserer Auffassung sind durch den Umbau der Gleisanlagen in der Gröpelinger Heerstraße zwischen Lindenhofstraße/ Ritterhuder Straße und Waller Friedhof Rechte Dritter nicht betroffen oder wesentlich eingeschränkt.

Die Sparkasse Bremen AG

BLZ 290 501 01

Konto 112 8008

BIC SBREDE22

IBAN DE94 2905 0101 0001 128008

Bremer Landesbank

BLZ 290 500 00

Konto 100 234 00 09

BIC BRLADE22

IBAN DE93 2905 0000 1002 340009

Seite 2 von 2

Wir bitten Sie daher, die Genehmigung des Umbaus nach §28.2 PBefG zu entscheiden und die Zustimmung nach §60 BOStrab zu erteilen.

Mit freundlichen Grüßen

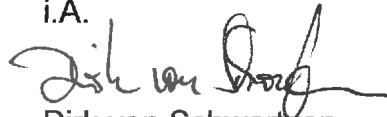
Bremer Straßenbahn AG

i.V.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Arndt".

Volker Arndt

i.A.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Dirk von Schwartzen".

Dirk von Schwartzen

Gleisersatzbau

Straßenbahnlinie 2 und 10

Gröpelinger Heerstraße

zwischen Lindenhofstraße/Ritterhuder Straße und Waller Friedhof

Erläuterungsbericht

- **Genehmigungsplanung** -

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

Bearbeitung:
Stabsstelle Verkehrs- und Infrastrukturplanung
Tel.: 0421 5596-326
Fax: 0421 5596-8326

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Darstellung des Vorhabens.....	1
2.	Gesetzliche Grundlagen	2
3.	Planungsbeteiligte.....	2
4.	Beschreibung des Entwurfs	2
4.1	Allgemeines	2
4.2	Linienführung und Trassierung.....	3
4.3	Gleisbau	3
4.3.1	Allgemeines.....	3
4.3.2	Abschnitte zwischen Knotenpunkt Waller Friedhofstraße/Alter Winterweg und Knotenpunkt Lindenhofstraße/Ritterhuder Straße.....	3
4.4	Haltestellen	4
4.5	Straßenbau	5
4.6	Geh- und Radwege.....	5
4.7	Fahrleitung, Lichtsignal- und Beleuchtungsmaste.....	5
5.	Verkehrsführung.....	6
6.	Gutachten.....	6
6.1	Schall- und Erschütterungsschutz.....	6
6.2	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	6
7.	Bauzeiten	6

1. Darstellung des Vorhabens

In der Gröpelinger Heerstraße verkehren gegenwärtig die Straßenbahnlinie 2 (Gröpelingen – Sebaldsbrück und zurück), die Straßenbahnlinie 10 (Gröpelingen – Sebaldsbrück und zurück) und die Nachtlinie N10 (Gröpelingen – Sebaldsbrück und zurück) im regelmäßigen Linienbetrieb. Die Gleisanlagen in der Gröpelinger Heerstraße wurden zwischen 1984 und 1997 hergestellt. Die Gleise sind so stark abgefahren, dass ein Austausch zwingend erforderlich ist. Ebenso weisen der Unterbau und die Gleiseindeckung Schäden auf, sie müssen derzeit mit einem jährlich wiederkehrenden finanziellen Aufwand betriebsfähig gehalten werden und bedürfen daher ebenfalls einer dringenden Erneuerung.

Die geplante Baumaßnahme umfasst die Straßenbahnanlagen in der Gröpelinger Heerstraße einschließlich der Haltestellen „Moorstraße“ und „Altenescher Straße“. Die Länge des Bauabschnittes beträgt ca. 1.120 m.

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 Gröpelinger Heerstraße soll deshalb eine symmetrische Aufweitung des Gleismittlenabstandes zu beiden Seiten von gegenwärtig 2,75 m auf 3,05 m erfolgen. Der heute durch Markierung abgegrenzte Gleiskörper soll im Rahmen dieses Ersatzbaus als baulich abgegrenzter, besonderer Bahnkörper mittig zwischen den KFZ-Fahrbahnen hergestellt werden. Es ist vorgesehen, den Bahnkörper mit einem ca. 5 cm hohen Schrägbord vom Fahrbahnbereich des MIV abzugrenzen. Neben dem Gleisbereich verbleiben dann links und rechts Fahrstreifenbreiten zwischen 3,45 m und 3,50 m. Zum Teil sind Parkstreifen auf beiden Seiten der Gröpelinger Heerstraße im Bestand angeordnet. Diese bleiben unverändert. Die Veränderung des Bahnkörpers bewirkt somit keine grundsätzliche Veränderung der heutigen Verkehrsabwicklung.

Die Planung ist so angelegt, dass die Nebenanlagen der Straße aus Kostengründen weitestgehend unverändert bleiben können. Lediglich im Bereich der Haltestelle „Altenescher Straße“ sind Anpassungen an den südlichen Nebenanlagen notwendig. Auch im Knotenpunkt „In den Barken“/ „Grasberger Straße“ müssen die Einmündungsbereiche den neuen Gegebenheiten angepasst werden, was dort zu Änderungen an den Nebenanlagen führt.

Im Rahmen des geplanten Gleisersatzbaus wird die in Mittellage liegende Haltestelle „Altenescher Straße“ barrierefrei umgebaut. Die Haltestelle erhält dabei erstmalig auch einen mit Leitsystem ausgestatteten Zugang, der zudem durch eine bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage gesichert wird.

Die hierzu im Straßenraum notwendigen Änderungen bedingen auch eine Änderung auf der Straßensüdseite vor der Einmündung Altenescher Straße.

Hier muss zugunsten des neuen Haltestellenzugangs auf zwei MIV-Längsstellplätze verzichtet werden. Durch die veränderte Haltestellensituation werden zudem die bereits heute durch die Verkehrszeichen Z295 und Z209 vorgegebenen Einschränkungen der Abbiegemöglichkeiten (nur rechts rein und rechts raus) für die Einmündungen Altenescher Straße und Ottersberger Straße baulich festgeschrieben. Die Haltestellenoberflächen der Haltestelle ‚Altenescher Straße‘ als auch der Haltestelle ‚Moorstraße‘ werden gemäß der Richtlinie „Barrierefreie Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrs, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten“ (Amtsblatt 127 vom 24. November 2008) bzw. der neuen DIN 32984 ‚Bodenindikatoren im öffentlichen Raum‘ in Absprache mit dem Landesbehindertenbeauftragten mit einem entsprechenden Plattenbelag und Blindenleitsystem versehen.

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. Planungsbeteiligte

Die Planung wurde in Zusammenarbeit mit folgenden Planungsträgern und Institutionen erarbeitet bzw. abgesprochen:

- Amt für Straßen und Verkehr, Abt. 2, 3
- Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Ref. 51, 62
- Ortsamt West
- Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Ref. 50 (AG-Radverkehr)

4. Beschreibung des Entwurfs

4.1 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.

4.2 Linienführung und Trassierung

Die Planung im Straßenraum der Gröpelinger Heerstraße erfolgt unter weitestgehender Beibehaltung der vorhandenen Fahrbahnränder. Alle notwendig neuen Entwurfs-elemente werden überwiegend parallel dazu entwickelt. Nebenanlagen werden nur punktuell den neuen Gegebenheiten angepasst, so dass die bisherige Ausbauf orm der Gröpelinger Heerstraße im Grundsatz erhalten bleibt.

Da es sich bei der Gröpelinger Heerstraße um eine Stadtstraße handelt, erfolgen die notwendigen Fahrbahn-anpassungen unter fahrgeometrischen Gesichtspunkten.

4.3 Gleisbau

4.3.1 Allgemeines

Die Betriebsanlagen der Straßenbahn werden für die neue Fahrzeuggeneration mit einer Breite von 2,65 m ausgelegt. Die Gleise werden auf einen durchgehenden Gleismittenabstand von 3,05 m aufgeweitet. Der Abstand zwischen Bahnkörperbegrenzung und Gleisachse beträgt auf freier Strecke 1,50 m und im Haltestellenbereich 1,20 m. Im Bereich von Fußgängerfurten wird ein Abstand von 1,825 m vorgehalten.

Die Gleise werden bei der Lagerung auf der Betontragplatte mit einem hochwertigen Schienenunterguss versehen. Erschütterungen werden damit in erforderlichem Maß gedämmt.

Eine zusätzliche Versiegelung der Oberfläche ist nicht gegeben, es ist vielmehr fast durchgängig geplant, den Bereich zwischen den Gleisen mit einem Streifen aus Schotterrasen zu begrünen.

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

4.3.2 Abschnitte zwischen Knotenpunkt Waller Friedhofstraße/Alter Winterweg und Knotenpunkt Lindenhofstraße/Ritterhuder Straße

Der Bereich des Bahnkörpers ist heute durch eine Markierung vom Fahrbahn-bereich des MIV abgegrenzt. Im Rahmen der geplanten Gleisersatzbaumaß-nahme werden die Straßenbahngleise innerhalb der Strecke als besonderer Bahnkörper mittig zwischen den Kfz-Fahrbahnen hergestellt. Dieser soll mit einem weiß eingefärbten, abgeschrägten Sonderbordstein (Bordhöhe ca. 5 cm) abgegrenzt werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den ÖPNV beträgt 50 km/h.

Die heute vorhandene Packlage und die Pflaster- bzw. provisorische Asphalt-eindeckung werden dabei ersetzt. Die neuen Gleise mit dem Profil 59 Ri 2 werden mit dauerelastischem Unterguss auf einer Betontragplatte verlegt und bis auf den Bereich zwischen den Gleisen mit einer Asphalttrag- und -binderschicht sowie einer Asphaltdeckschicht eingedeckt. Im Bereich von Straßenkreuzungen, wo ein Abbiegen des MIV zugelassen ist, werden die Gleisanlagen mit dunkelgrau eingefärbtem Füllbeton komplett verfüllt.

Die Fläche zwischen den Gleisen soll als Grünstreifen mit einem so genannten „Schotterrasen“ auf Betontragplatte ausgebildet werden, um damit den Straßenraum auf gesamter Strecke stadtgestalterisch aufzuwerten. Ausgenommen von diesem Grünstreifen bleiben die Haltestellenbereiche, wobei bei der Haltestelle „Moorstraße“ auch zu berücksichtigen ist, dass diese zukünftig in Fahrtrichtung „Gröpelingen“ von der Linie 82 (Quartierbus) mitbedient werden soll. Dazu wird der Quartierbus von der Straße „In den Barken“ kommend auf dem MIV-Fahrstreifen weiter stadtauswärts fahren und kurz vor der Haltestelle „Moorstraße“ auf den Bahnkörper geführt. Hinter der Haltestelle „Moorstraße“ verlässt der Bus unter Signalschutz (Furtansteuerung) wieder den Bahnkörper und fährt weiter Richtung Gröpelingen.

4.4 Haltestellen

Die Teilhaltestellen „Moorstraße“ sind gegenüberliegend angeordnet und bleiben somit in ihrer Lage unverändert. Sie sind auch nach der baulichen Anpassung mit jeweils ca. 3,35 m Breite weiterhin ausreichend bemessen. Die straßenbahnseitigen sowie die straßenseitigen Borde müssen dabei jedoch an die neue Gleislage angepasst werden. Aufgrund dieser Anpassung ist auch eine Verschiebung der Fahrgastunterstände erforderlich. Die Teilhaltestellen haben eine jeweils den Erfordernissen angepasste Nutzlänge von mindestens 40 m.

Im Bereich der Haltestelle „Altenescher Straße“ erfolgt, wie bereits unter Pkt. 1. beschrieben eine weitreichendere Umgestaltung, um diese Haltestelle barrierefrei ausbilden und zukünftig eine sichere Querung der Gröpelinger Heerstraße zum Erreichen der Haltestelleninseln anbieten zu können. Hierzu wird es auch notwendig, die Lage der Teilhaltestellen gegenüber heute zu verändern. Zukünftig werden diese gegenüberliegend angeordnet. Eine breite Fußgängerfurt, die per bedarfsgesteuerter Signalanlage gesichert wird, verbindet die Richtungshaltestellen mit den Nebenanlagen.

Die Haltestelle liegt dabei in Höhe des Friedhofsgeländes und somit in einem weniger geräuschempfindlichen Bereich dieses Abschnitts der Gröpelinger Heerstraße. Die Teilhaltestellen haben eine Nutzlänge von jeweils 40 m.

Die südlichen Nebenanlagen sind für diese bauliche Umgestaltung anzupassen, u. a. um Aufstellflächen für Fußgänger zu schaffen. Auch auf der Nordseite ist zur Schaffung einer Aufstellfläche an der Fußgängerfurt eine bauliche Anpassung notwendig, bei der ein kleinerer Baum entfallen muss. Dieser Baum ist zwischenzeitlich entfernt worden. Die Suche nach einem

Ersatzstandort in Abstimmung mit SUBV -30- und Umweltbetrieb Bremen ist noch nicht abgeschlossen.

Wie bereits unter Pkt. 1. erwähnt, werden die Oberflächen aller betroffenen Haltestellen 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 30x30cm 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 1,20 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.

4.5 Straßenbau

Wie bereits unter Pkt. 1 erwähnt, findet eine symmetrische Aufweitung des Gleismittenabstandes zu beiden Seiten von gegenwärtig 2,75 m auf 3,05 m statt. Neben dem Gleisbereich verbleiben dann links und rechts Fahrstreifenbreiten zwischen 3,45 m und 3,50 m. Im Bereich der Haltestelle „Altenescher Straße“ müssen auf Grund der Neuordnung der Haltestellen und der Einrichtung von Aufstellflächen geringfügige bauliche Anpassungen an der Bordsteinführung vorgenommen werden. Des Weiteren müssen im Knotenpunkt „In den Barken“/ „Grasberger Straße“ die Bordsteinführungen in den Einmündungsbereichen baulich angepasst werden. Ansonsten werden keine weiteren straßenbaulichen Maßnahmen im Planungsbereich stattfinden.

4.6 Geh- und Radwege

Die vorhandenen Geh- und Radwegbeziehungen bleiben durch den Gleisersatzbau weitestgehend im gesamten Planungsraum wie im Bestand bestehen. Es müssen lediglich auf Grund der neu geplanten Fußgängerquerung im Bereich der Haltestelle „Altenescher Straße“ die Radwegführungen an die neuen Gegebenheiten baulich angepasst werden. Des Weiteren kann im Knotenpunkt „In den Barken“/ „Grasberger Straße“ durch die bauliche Aufweitung des Knotenpunktes der vorhandene stadtauswärtige Radweg begradigt werden.

4.7 Fahrleitung, Lichtsignal- und Beleuchtungsmaste

Im Rahmen der Gleisersatzbaumaßnahme wird die Fahrleitungsanlage an die neue Gleislage angepasst. Die Fahrleitungsmaste werden nicht oder ggf. nur punktuell parallel zur Maßnahme oder im Anschluss getauscht. In naher

Zukunft müssen aber diverse Masten aus Standsicherheitsgründen erneuert werden. Da der überwiegende Teil jedoch aus Kombimasten mit öffentlicher Beleuchtung und/oder Lichtsignalanlagen besteht, erfolgen zur Zeit Abstimmungen mit dem Amt für Straßen und Verkehr und dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr hinsichtlich der Kostenteilung.

5. Verkehrsführung

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

6. Gutachten

6.1 Schall- und Erschütterungsschutz

Für die Baumaßnahme wurde ein Lärmgutachten sowie ein Erschütterungsgutachten durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen erstellt. Diese sind dem Genehmigungsantrag beigelegt. Laut diesem Gutachten ergeben sich durch die geplante Maßnahme bei den anliegenden Gebäuden keine Ansprüche auf Lärmschutz.

6.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

Nach Maßgabe des § 3c 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. Bauzeiten

Geplant ist, mit der Baumaßnahme am 16.06.2014 zu beginnen. Der Ersatzbau wird in mehreren Bauabschnitten durchgeführt. Die Maßnahme teilt sich in vier Bauphasen auf.

In der ersten Bauphase wird von der Buxtehuder bis auf Höhe Haus-Nr. 127 im Zeitraum vom 16.06.2014 bis 05.07.2014 unter eingeschränktem Straßenbahnbetrieb gebaut. In dieser Phase ist ein Aktionswochenende vom 20.06.2014 von ca. 21:00 Uhr bis 23.06.2014 ca. 04:00 Uhr (Betriebsbeginn) vorgesehen. In dieser Zeit findet ein Ersatzverkehr mit Bussen statt.

Die zweite Bauphase beinhaltet den Gleisersatzbau von Höhe Haus-Nr. 133 bis vor den Knotenpunkt In den Barken/ Grasberger Straße im Zeitraum vom 07.07.2014 bis 26.07.2014 unter eingeschränktem Straßenbahnbetrieb. In dieser Phase ist ein Aktionswochenende vom 11.07.2014, ca. 21:00 Uhr bis 14.07.2014, ca. 04:00 Uhr (Betriebsbeginn) vorgesehen. Analog findet auch hier ein Ersatzverkehr mit Bussen statt.

In der dritten Bauphase wird von Höhe Haus-Nr. 93 bis zur Zufahrt zum Lidl-Einkaufsmarkt im Zeitraum vom 28.07.2014 bis 16.08.2014 unter eingeschränktem Straßenbahnbetrieb gebaut. Das Aktionswochenende findet vom 01.08.2014, ca. 21:00 Uhr bis 04.08.2014, ca. 04:00 Uhr (Betriebsbeginn) statt. Ein Ersatzverkehr findet mit Bussen statt.

Die vierte Bauphase beinhaltet den Gleisersatzbau von der Ausfahrt des Lidl-Einkaufsmarktes bis zum Ausbauende auf Höhe Waller Friedhof im Zeitraum vom 18.08.2014 bis 13.09.2014 unter eingeschränktem Straßenbahnbetrieb. In der letzten Phase ist ein Aktionswochenende vom 22.08.2014, ca. 21:00 Uhr bis 25.08.2014, ca. 04:00 Uhr (Betriebsbeginn) vorgesehen. Wie in den vorherigen Abschnitten findet auch hier ein Ersatzverkehr mit Bussen statt.

Die gesamte Baumaßnahme soll bis zum 13.09.2014 fertiggestellt sein.

Straßenbahntechnisch einverstanden:
Der Betriebsleiter der BSAG

A. Hesse

Bremen, 02.04.2014

Bewertungsbogen zur Feststellung der UVP-Pflicht beim Bau von Strab-Betriebsanlagen
(Ausschließlich bei der Planfeststellungsbehörde einzureichen)

↓ Vom Antragsteller auszufüllen ↓

Ort des Vorhabens

Gröpelinger Heerstraße zwischen Lindenhofstraße / Ritterhuder Straße und Waller Friedhof

Vorauss. Realisierungszeitraum des Vorhabens

16.06.2014 - 13.09.2014

Art / Kurzbeschreibung des Vorhabens

Die Straßenbahngleise werden als besonderer Bahnkörper mittig zwischen den Kfz-Fahrbahnen hergestellt u. liegen auf einer Betontragplatte. Die Schienen sind fest in Asphalt eingebettet. Der mittlere Streifen zwischen den Gleisen wird mit einem Schotterrasen als "Grünstreifen" ausgebildet. Der besondere Bahnkörper wird mit einem 5 cm hohen Schrägbord vom Fahrbahnbereich des MIV abgegrenzt. Die Haltestelle "Moorstraße" bleibt in ihrer Lage unverändert. Die Haltestelle "Altenescher Straße" wird im heutigen Knotenpunktbereich in beiden Fahrtrichtungen östlich der Einmündung Ottersberger Straße als Hst.-Inseln platziert und durch einen signalisierten Überweg an die Nebenanlagen der Gröpelinger Heerstraße angeschlossen. Es erfolgt dabei eine Aufweitung des Gleismittenabstandes zu beiden Seiten von gegenwärtig 2,75 m auf 3,05 m.

↓ Vom Antragsteller auszufüllen ↓

Angaben zu den voraussichtlichen 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 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:

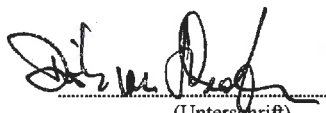
	Ja		Nein
Änderung der Oberflächenentwässerung	<input type="checkbox"/> *)		<input checked="" type="checkbox"/>

↓ 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
Flughafendamm 12
28199 Bremen

Bremen, den 03.04.2014 (Datum) Dirk von Schwartz (Name)  (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"/>
<i>Gem. telefonischer Rücksprache mit Herrn Dr. Kumpfer ist eine Einbeziehung der UVP-Leitstelle nicht erforderlich. K</i>		
Bremen, den (Datum)	(Name)	(Unterschrift)

↓ Nur von der Planfeststellungsbehörde auszufüllen ↓

<u>Einschätzung der Planfeststellungsbehörde</u> (zuständige Stelle nach § 3a UVPG):	
UVP-Leitstelle wird beteiligt	<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
Bremen, den 19.05.2014 (Datum)	KRIESEN-WITT (Name)  (Unterschrift)



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

Bremer Straßenbahn AG
z.H. Herrn von Schwartz
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
03.04.2014

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
51-9/600-316-39/5

Bremen, 19.05.2014

**Gleisbaumaßnahme in der Gröpelinger Heerstraße zwischen Lindenhofstraße/
Ritterhuder Straße und Waller Friedhof
Prüfung der Antragsunterlagen nach §§ 28 Abs 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
und 3c Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zum Erfordernis einer
Umweltverträglichkeitsprüfung und Planfeststellung**

Sehr geehrter Herr von Schwartz,

mit Schreiben vom 03.04.2014, eingegangen am 05.05.2014, beantragten Sie für die Bremer Straßenbahn AG, eine Gleisbaumaßnahme in der Gröpelinger Heerstraße zwischen Lindenhofstraße/Ritterhuder Straße und Waller Friedhof als Maßnahme 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 UVP 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 UVP 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.

Es ergehen folgende Auflagen:

1. Zur Vermeidung von Feinstaubemissionen ist die Richtlinie zur Konkretisierung immisionsschutzrechtlicher Betreiberpflichten zur Vermeidung und Verminderung von Staubemissionen durch Bautätigkeit) 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. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes sind zu beachten und einzuhalten. Hierzu sind insbesondere:

- Erdbaumaschinen zu verwenden, deren Antriebsanlagen nach dem Stand der Motortechnik eingesetzt und gewartet werden,
 - 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.
 - die Beladung von Baufahrzeugen mit staubenden Baustoffen und Materialien so vorzunehmen, dass entstehende Staubemissionen auf ein Mindestmaß beschränkt werden,
 - Transporte von staubhaltigen Baumaterialien auf den Verkehrswegen nur mit Abdeckung zulässig.
2. Die Erd- und Gründungsarbeiten müssen von einem Mitarbeiter der Polizei Bremen, Kampfmittelräumdienst, begleitet werden, da das Vorhandensein von Kampfmitteln nicht ausgeschlossen werden kann.

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 § 3a UVPG der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Dieses erfolgt durch Bekanntmachung auf der Homepage meiner Dienststelle im Bereich Verkehr.

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

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


Kriesten-Witt

