



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

Bremer Straßenbahn AG
Flughafendamm 12
28199 Bremen

Auskunft erteilt
Herr Urbas

Dienstgebäude:
Contrescarpe 73

Zimmer C 5.12

T 0421 361-6603

F 0421 496 6603

E-Mail

manfred.urbas@bau.bremen.de

Datum und Zeichen

Ihres Schreibens

Herr Steuer vom 18.09.2009

Mein Zeichen

(bitte bei Antwort angeben)

52-7/600-316-39/2-30

Bremen, 23. April 2010

Gleisersatzbau im Verlauf der Straßenbahnlinien 2, 3 und 10 in der Straße Vor dem Steintor zwischen Friesenstraße und Heidelberger Straße

I.

Aufgrund des Antrages der Bremer Straßenbahn AG (BSAG), Flughafendamm 12, 28199 Bremen, vom 18. September 2009 ergeht gemäß §§ 28 ff des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 4 Absatz 21 des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl I S. 2258), folgender

Planfeststellungsbeschluss:

1. Feststellung des Planes

1.1 Festgestellter Plan

Der Plan für den Gleisersatzbau im Verlauf der Straßenbahnlinien 2, 3 und 10 in der Straße Vor dem Steintor zwischen Friesenstraße und Heidelberger Straße, wird mit den Planunterlagen nach Ziffer 1.2 und den Nebenbestimmungen nach Ziffer 2. festgestellt.



1.2 Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

1 Ordner bestehend aus:

| | | | |
|------------|---------------------------------------|------------|-------------------|
| Anlage 1 | Erläuterungsbericht | | Seiten 1 - 12 |
| Anlage 2.1 | Übersichtskarte | | |
| Anlage 2.2 | Übersichtslageplan | M 1 : 1000 | |
| Anlage 3 | Lagepläne | M 1 : 200 | Blätter 3.1 – 3.3 |
| Anlage 4 | Querschnitte | M 1 : 25 | Blätter 4.1 – 4.5 |
| Anlage 5 | Prüfung UVP-Pflicht | | |
| Anlage 6.1 | Schalltechnisches Gutachten | | |
| Anlage 6.2 | Erschütterungstechnische Untersuchung | | |

1.3 Änderungen des im Anhörungsverfahren ausgelegten Planes

Der im Anhörungsverfahren ausgelegte Plan wurde aufgrund einer privaten Einwendungen bzw. Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange überarbeitet und geändert; die vorgenommenen Änderungen sind in die unter Ziffer 1.2 aufgeführten Planunterlagen eingearbeitet. Dabei handelte es sich ausnahmslos um Planänderungen von unwesentlicher Bedeutung, da Aufgabenbereiche von Behörden oder Belange Dritter durch die vorgenommenen Änderungen nicht erstmalig oder stärker als bisher berührt werden. Die Durchführung eines nochmaligen Anhörungsverfahrens (Nachtragsverfahren nach § 73 Abs. 8 BremVwVfG) war somit nicht erforderlich.

Die Änderungen im Einzelnen:

- In den Kapiteln 5.1 und 5.3 des Erläuterungsberichtes (Anlage 1 der Planunterlagen) wurde der Begriff „nicht signalisierte Fußgängerquerung“ in „bauliche Querungshilfe“ geändert.
- Die Querungshilfe in Höhe der Heidelberger Straße wurde um 20m in stadteinwärtige Richtung verschoben.
- Die vorgesehene taktile Kennzeichnung der Straßeneinmündungen wird nicht umgesetzt und aus den Planunterlagen entfernt.
- Die Gleiszone zwischen der Einmündung Heidelberger Straße und dem „Lüneburger Platz“ wird mit Großpflaster anstelle Asphalts eingedeckt.
- Die Radfahrerquerung über die Gleiszone am „Lüneburger Platz“ in stadteinwärtige Richtung wird mit einem glatten Belag wie in den Querungshilfen versehen.
- In den Querschnittsplänen (Anlage 4 der Planunterlagen) wurde die Nutzung der jeweiligen Flächen nachgetragen.

2. Nebenbestimmungen

Der Beschluss ergeht mit folgenden Auflagen:

- 2.1.** Zu den unter Ziffer 1.2 aufgeführten Planunterlagen sind der Technischen Aufsichtsbehörde die gemäß der BOStrab erforderlichen Ausführungspläne, Beschreibungen und Sicherheitsnachweise rechtzeitig vor Baubeginn vorzulegen. Die Vorschriften des § 60 BOStrab sind zu beachten. Auflagen, die bei der Prüfung dieser Unterlagen erforderlich werden, bleiben vorbehalten und sind umzusetzen. Sonstige, von der Technischen Aufsichtsbehörde zusätzlich angeforderte Unterlagen sind unverzüglich vorzulegen.
- 2.2** Für den Bau sind die jeweils geltenden Bestimmungen der BOStrab zugrunde zu legen. Die anerkannten Regeln der Technik sind zu beachten.

- 2.3** Der bei der Antragstellerin verantwortliche Leiter für den Bau der Betriebsanlagen im Sinne des § 7 Abs. 6 BOStrab ist der Technischen Aufsichtsbehörde vor Baubeginn zu benennen. Der Baubeginn ist den Technischen Aufsichtsbehörden anzuzeigen.
- 2.4** Vor Inbetriebnahme der Betriebsanlage ist sicherzustellen, dass Personen nicht durch Schritt- oder Berührungsspannungen gefährdet werden.
- 2.5** Die Abnahme der Betriebsanlagen gemäß § 62 BOStrab ist rechtzeitig bei der Technischen Aufsichtsbehörde zu beantragen.
- 2.6** Die von den Trägern öffentlicher Belange im Rahmen der Anhörung oder Erörterung erhobenen Forderungen und Anregungen sind bei der Bauausführung zu berücksichtigen, soweit dies im Rahmen des Anhörungsverfahrens oder der Erörterung zugesichert wurde.
- 2.7** Die Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) sowie der 32. BImSchV (Geräte und Baumaschinenlärmschutzverordnung) sind einzuhalten. 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 Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV sind zu beachten und einzuhalten. Hierzu sind insbesondere
1. Erdbaumaschinen zu verwenden, deren Antriebsanlagen nach dem Stand der Motorentechnik eingesetzt und gewartet werden,
 2. Arbeitsverfahren, die naturgemäß Staub erzeugen können, so auszuführen, dass die Staubemissionen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Dazu ist das Bearbeiten von mineralischen Baustoffen nur unter Zuhilfenahme von 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 im Stadtgebiet Bremen nur mit Abdeckung zulässig.
- Die Einzelheiten und Inhalte zu den vorgenannten Regelungen sind vor Baubeginn einvernehmlich mit dem Gewerbeaufsichtsamt und der Immissionsschutzbehörde abzustimmen. Weitere Auflagen zur Bauausführung durch die vorstehend genannten Behörden bleiben vorbehalten.

3. Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Einwendungen von privater Seite

Soweit von Behörden und Trägern öffentlicher Belange Stellungnahmen bzw. Einwendungen gegen den Plan erhoben worden sind, werden diese, soweit sie nicht durch Zusagen der Antragstellerin berücksichtigt und somit als erledigt anzusehen sind oder ihnen nicht durch Planänderungen oder Auflagen stattgegeben worden ist, zurückgewiesen. Die Begründung der Zurückweisung ergibt sich aus den im Begründungsteil dieses Planfeststellungsbeschlusses unter Ziffer 3.1 genannten Gründen.

Die von privater Seite gegen den Plan erhobene Einwendung wird teilweise zurückgewiesen. Die Begründung der Zurückweisung ergibt sich aus den im Begründungsteil dieses Planfeststellungsbeschlusses unter Ziffer 3.2 genannten Gründen.

II.

Im Planfeststellungsverfahren ist gemäß § 28 Abs. 1 PBefG auch die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Dazu werden die Umweltauswirkungen des Vorhabens erfasst und bewertet. Die Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens umfasst auch die während der Bauphase eventuell auftretenden Umweltauswirkungen.

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

Es gibt keine Hinweise darauf, dass es – unter Einhaltung geltender Vorschriften – während der Bauphase zu 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.

Aufgrund des durch die Gleisachsverschiebung erzeugte Möglichkeit des Einsatzes breiterer Schienenfahrzeuge, vergrößert sich die Kapazität der beförderbaren Fahrgäste pro eingesetztem Fahrzeug. Diese Erhöhung der Fahrgastkapazitäten bewirkt eine Reduzierung des für den Transport eines Fahrgastes aufzuwendenden Energieaufwandes. Zusätzlich kann insbesondere in Beförderungsspitzenzeiten auf den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge verzichtet werden. Nach den Erfahrungen beim Einsatz der breiteren Fahrzeuge (Linie 6) wird diese Kapazitätserhöhung auch zu einer erhöhten Nachfrage der hier in Rede stehenden Linien führen und damit einen Beitrag zur Reduzierung der MIV Zahlen liefern.

Die Maßnahme ist daher insgesamt als für die Umwelt förderlich einzustufen. Eventuell kurzfristig auftretende Umweltbeeinträchtigungen sind vor dem Hintergrund der insgesamt positiven Umweltauswirkungen zumutbar und hinzunehmen. Es sind keine Anhaltspunkte ersichtlich, die der Feststellung des Planes aus Sicht des Umweltschutzes entgegenstehen.

III.

Für den Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses wird gemäß Anlage 1, Tarifziffer 180.03, der Kostenverordnung Bau (BauKostV) vom 03.09.2002 (Brem.GBl. S. 463) in der derzeit geltenden Fassung, eine Verwaltungsgebühr in Abhängigkeit vom Kostenvolumen der Maßnahme erhoben. Die Höhe dieser Verwaltungsgebühr beträgt bei einem Kostenvolumen bis 5 Mio. Euro 0.045 v.H., bei einem Kostenvolumen über 5 Mio. Euro, 2.000,- Euro zuzüglich 0.006 v.H. des 5.000.000,- Euro übersteigenden Kostenvolumens.

Das Kostenvolumen ist nach erfolgtem Baubeginn der Planfeststellungsbehörde zur Kostenfestsetzung anzuzeigen.

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 Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Sie ist ein von der Genehmigungsbehörde ausgeübtes Hoheitsrecht und bildet einen rechtsgestaltenden Verwaltungsakt, durch den die Ausführung des von der Antragstellerin ausgearbeiteten Planes für zulässig erklärt wird und alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden.

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 durch die Aufnahme von Vorbehalten oder Auflagen die Durchführung von Maßnahmen auf, welche zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Dritter erforderlich sind. Zugleich bewirkt der Planfeststellungsbeschluss eine Konzentrationswirkung bezüglich aller nach anderen Rechtsvorschriften erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse oder Zustimmungen, die durch den einheitlichen Planfeststellungsbeschluss ersetzt werden.

1. Allgemeines

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

Ergänzend zu den vorstehend genannten Konzepten und Planungen wurde von der Deputation für Bau am 06.12.2001 beschlossen, Gleisanlagen für Straßenbahnen bei Ersatz- oder Neubaumaßnahmen so zu gestalten, dass sie von den neuen Straßenbahnen mit einer Fahrzeugbreite von 2,65 m befahren werden können. Der jetzt vorgesehene Gleisersatzbau dient dazu diese Vorgaben entsprechend umzusetzen.

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Das hier geplante Vorhaben beinhaltet den Austausch vorhandener, aber abgenutzter Gleisanlagen, die von insgesamt 3 Straßenbahnlinien befahren werden. Gleichzeitig soll der Gleisabstand so erweitert werden, dass eine Nutzung der Gleisanlagen mit den neuen, breiteren Straßenbahnen ermöglicht wird. Durch die Aufweitung des Gleisabstandes bedingt, handelt es sich um eine Maßnahme von wesentlicher Bedeutung im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), zu deren Realisierung ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen und dabei die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen ist. Die Ersatzbaumaßnahme umfasst die Anlagen der BSAG zwischen der Einmündung der Römerstraße am Ziegenmarkt bis zur Einmündung der Heidelberger Straße. Die Gesamtlänge beträgt ca. 360 m. Ausgenommen sind die Gleisanlagen im Bereich der Haltestelle Brunnenstraße; diese Gleise wurden 1995 verlegt und haben eine voraussichtliche Liegezeit von weiteren 10 Jahren.

Im Steintor erfolgt deshalb eine Aufweitung des Gleisachsabstandes von gegenwärtig 2,75 m auf 3,05 m. Dieses wird im Abschnitt zwischen Römerstraße bis Brunnenstraße durch eine Verschiebung des stadteinwärtigen (nördlichen) Gleises um 30 cm und im Abschnitt von der Horner Straße bis zum so genannten „Lüneburger Platz“ durch eine symmetrische Verschiebung der Richtungsgleise jeweils um 15 cm in Fahrtrichtung Fahrbahnrand erreicht.

1.2 Planrechtfertigung

Eine wesentliche Grundvoraussetzung zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses ist das Vorliegen einer Planrechtfertigung, die nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde für den beantragten Gleisersatzbau in der Straße Vor dem Steintor gegeben ist. 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 (§ 28 Abs. 1 PBefG) und der hierzu erfolgten Stellungnahmen der Antragstellerin.

Die Planung zum Gleisersatzbau in der Straße Vor dem Steintor setzt die Maßgaben des Nahverkehrsplanes des ZVBN, des Bremischen ÖPNV-Konzeptes, der Zielnetzplanung der BSAG und der Bremischen Beschlüsse zum Ausbau und zur Modernisierung des Straßenbahnnetzes in geeigneter Weise um. Die in der Stadtgemeinde Bremen verkehrenden Straßenbahnlinien dienen der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr und stellen von da her 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 klare Verbesserungen in der verkehrlichen Situation des beplanten Raumes, welche die Sinnhaftigkeit der Baumaßnahmen 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.

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

2. Anhörung und Erörterung

2.1 1. Anhörung der Träger öffentlicher Belange und der Naturschutzverbände

Die Bremer Straßenbahn AG als Trägerin des Vorhabens hat die Planung zum Gleisersatzbau in der Straße Vor dem Steintor erstellt und unter dem 18. September 2009 einen Antrag auf Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses gemäß § 28 ff PBefG beim Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa - Anhörungsbehörde - gestellt.

Mit Schreiben vom 15. Oktober 2009 wurden die Träger öffentlicher Belange von der Anhörungsbehörde über die Planung informiert und ihnen die Planunterlagen in digitalisierter Form auf CD-Rom mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 30. November 2009 zugeleitet.

Im Anhörungsverfahren wurden 49 Träger öffentlicher Belange sowie 4 Naturschutzverbände beteiligt, wobei 33 Träger öffentlicher Belange keine Bedenken gegen das Vorhaben erhoben bzw. sich überhaupt nicht zum Vorhaben geäußert haben.

16 Träger öffentlicher Belange haben keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben vorgebracht; sie haben jedoch qualifizierte Stellungnahmen zur Planung vorgelegt.

Die im Anhörungsverfahren beteiligten 4 Naturschutzverbände haben im Verfahren keine Bedenken gegen das Vorhaben erhoben bzw. sich überhaupt nicht zum Vorhaben geäußert.

2.2 Anhörung der Öffentlichkeit

Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa – Anhörungsbehörde – hat die Planunterlagen im Zeitraum vom 26. Oktober 2009 bis einschließlich 25. November 2009 im Ortsamt Mitte – Östliche Vorstadt und in der Bibliothek der Bremischen Bürgerschaft öffentlich ausgelegt und privaten Einwendern somit Gelegenheit gegeben, sich über die vorgesehene Maßnahme zu informieren und Einwendungen gegen den Plan zu erheben. Die Information der Öffentlichkeit über den Zeitraum der Auslegung erfolgte durch eine Amtliche Bekanntmachung in den Bremer Tageszeitungen am 16. Oktober 2009. Einwendungen gegen den Plan konnten bis einschließlich 09. Dezember 2009 erhoben werden.

2.2.1 Private Einwendungen

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung wurden von einer Privatperson fristgerecht Einwendungen gegen die Planung erhoben, über die in diesem Planfeststellungsbeschluss zu entscheiden ist. Weitere Einwendungen von Privatpersonen oder Firmen liegen nicht vor.

Aus datenschutzrechtlichen Gründen wird die erhobene private Einwendung anonymisiert, ohne namentliche Nennung in diesem Planfeststellungsbeschluss behandelt. Dem Einwender wird eine Einwendungsnummer zugeteilt, welche dem Einwender und der Antragstellerin mitgeteilt wird. Die Entscheidung in diesem Planfeststellungsbeschluss erfolgt anonymisiert unter der betreffenden Einwendungsnummer.

2.3 Abschluss der Anhörung und Erörterung

Nach Ablauf der Einwendungsfristen wurden dem Antragsteller die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme zugeleitet und die individuelle Stellungnahme des Antragstellers hierzu, den Einwendern und Trägern öffentlicher Belange zusammen mit der Einladung zum Erörterungstermin zur Kenntnisnahme zugeleitet.

Die Träger öffentlicher Belange waren zuvor von dem Erörterungstermin einzeln benachrichtigt und der Erörterungstermin vorher ortsüblich bekannt gemacht worden.

Dem privaten Einwender wurde bereits am 07. Januar 2010 im Rahmen einer vorgezogenen Anhörung Gelegenheit gegeben, seine Einwendungen in einem Ortstermin vorzutragen. Eine Teilnahme am Erörterungstermin wurde von dem privaten Einwender abgesagt.

Der Erörterungstermin begann am 05. Februar 2010, 09:30 Uhr und endete am 05. Februar 2010, 10:20 Uhr.

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

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

den wesentlichen Inhalt der Aussagen der Teilnehmer sowie die Verhandlungsergebnisse enthalten.

Nach Abschluss der Erörterung wurden die aus dem Anhörungsverfahren oder der Erörterung resultierenden Planänderungen auf der Grundlage der Stellungnahme oder der abgegebenen Zusagen der Antragstellerin in die Planunterlagen eingearbeitet und die Planunterlagen mit der Stellungnahme nach § 73 Abs. 9 BremVwVfG dem Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa – Planfeststellungsbehörde – zur Entscheidung über das Vorhaben zugeleitet.

3. Abwägung erhobener und nicht ausgeräumter Einwendungen und Stellungnahmen

Durch die Planfeststellung werden die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich aller notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen festgestellt sowie alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 BremVwVfG). Dem Entscheidungsprozess über die einzelnen Einwendungen und Stellungnahmen kommt dabei im Hinblick auf die Interessenabwägung und Entscheidung über streitige Planungsinhalte eine besondere Verantwortung zu.

3.1 Abwägung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange:

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

Die Umsetzung der im Rahmen der Anhörung erhobenen Hinweise und Forderungen:

- der Feuerwehr Bremen hinsichtlich der ständigen Zuwegung zu Grundstücken und Gebäuden sowie der Funktionsfähigkeit der Löschwasserversorgung;
- der Polizei Bremen, ZTD 14 – Kampfmittelräumdienst -, hinsichtlich eventueller Munitionsfunde;
- der bremer Entsorgungsbetriebe hinsichtlich der Sicherung der Kanalanlagen;
- des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Fachbereich Umwelt, zum Bodenschutz und zur Grünordnung;
- der swb Netze GmbH, Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH, EWE Netz GmbH; PLE-doc GmbH zum Schutz der Versorgungsleitungen;
- des Senators für Finanzen zu den Querschnittsplänen und zur Maßnahmenfinanzierung;
- des Gesundheitsamtes Bremen zum Schutz gegen Baulärm und zur Vermeidung von Feinstaubemissionen;
- des Amtes für Straßen und Verkehr, Abteilung 2, bezüglich der Querungshilfe in Höhe der Lüneburger Straße, der Formulierungen im Erläuterungsbericht, der Erstellung des Betriebs- und der Deckenhöhenpläne sowie der noch zu erstellenden Ausführungspläne;
- des Beirates Östliche Vorstadt, bezüglich der Oberflächengestaltung der Weichenanlage im Bereich der Einmündung Heidelberger Straße;

wurden von der Antragstellerin in ihrer Stellungnahme zugesagt. Durch die im Beschlussteil unter Ziffer 2. (Nebenbestimmungen/Auflagen) aufgenommene Auflage 2.6 wird die Einhaltung der Zusagen sichergestellt. Die vorstehend genannten Einwendungen sind somit als erledigt anzusehen.

3.1.1 Einwendung der Handelskammer Bremen:

Seitens der Handelskammer wird die Notwendigkeit des Gleisersatzbaus und die Aufweitung des Gleisabstandes für den Einsatz breiterer Straßenbahnfahrzeuge anerkannt. Nicht einverstanden ist die Handelskammer jedoch mit dem Kompromiss zur Gestaltung der Straßenoberfläche. Hier werden insbesondere die Führung der Radfahrwege im Gleisbereich und die vorgesehene Pflasterung gerügt. Die Handelskammer fordert hier, den gesamten Straßenraum mit Asphalt einzudecken.

Zusätzlich wird die Einrichtung ausreichend dimensionierter Stellplatzflächen für Liefer- und Ladeverkehre in stadteinwärtiger Richtung zwischen der Einmündung der Horner Straße und dem Schauburg-Kino gefordert.

Zu den Stellplätzen hat die Antragstellerin darauf hingewiesen, dass die vorhandenen Stellplätze zwischen Horner Straße und Schauburg-Kino von der Planung nicht berührt werden. Es wurde von der Antragstellerin zugesagt, die diesbezügliche Forderung der Handelskammer bei der Erstellung des Betriebsplanes in Abstimmung mit dem Ortsamt und dem Amt für Straßen und Verkehr, Abteilung 3, zu berücksichtigen. Die Forderung der Handelskammer zu den Stellplätzen ist von daher als erledigt anzusehen.

Zur Eindeckung der Straßenoberfläche weist die Antragstellerin darauf hin, dass die hier vorgesehene Lösung einen Kompromiss darstellt, der nach ausführlicher Beratung und Abwägung aller Interessen von allen anderen Beteiligten mitgetragen wird. Eine erneute Änderung der Oberflächengestaltung wäre nicht konsensfähig.

Die Antragstellerin sah sich im gesamten Planungsablauf mit unterschiedlichsten Interessenlagen konfrontiert, die aus der besonderen, mit anderen Stadtteilen nicht vergleichbaren Situation im „Viertel“ resultieren. Die hier zu berücksichtigenden Faktoren werden von der Antragstellerin im Erläuterungsbericht der Planunterlagen umfassend wie folgt begründet und dargestellt:

„Die Ortsteile Ostertor und Steintor sind seit ihrer Entstehung im Laufe des 19. Jahrhunderts weitestgehend unverändert in ihrer Bausubstanz und städtebaulichen Struktur erhalten geblieben. Der Straßenzug Ostertorsteinweg/Vor dem Steintor war bereits vor der Bebauung des Gebietes die wichtigste Verbindungsstraße in die östlichen Vorstädte und daher als „Steinweg“ ausgebaut. Auch nach der Umgestaltung Anfang der 90er Jahre des vergangenen Jahrhunderts wurde der Straßenzug wieder in Naturstein gepflastert. Wie seit der Entstehung ist der Straßenzug noch heute Hauptstraße und Versorgungsachse sowie Sammelstraße der angrenzenden Quartiere. Der Straßenzug erschließt einen der lebendigsten Stadtteile Bremens.

Mit einer hohen Geschäfts- und Gastronomiedichte in den Erdgeschossen und Wohnnutzung in den Obergeschossen kann der Straßenzug als Lebensader des Stadtteils gekennzeichnet werden. Aufgrund der besonderen Waren- und Gastronomieangebote sowie kulturellen Aktivitäten kommt dem Straßenzug darüber hinaus auch eine überörtliche Bedeutung im Sinne eines Cityergänzungsgebietes zu. Identifikation, Engagement und Bürgerbeteiligung sind in der östlichen Vorstadt besonders stark ausgeprägt. Um das Bild der Straße ist immer hart gerungen worden. Der kürzlich fertig gestellte Gleisersatzbau im Abschnitt Ostertorsteinweg hat sich ähnlich wie Vor dem Steintor im Spannungsfeld zwischen einem technischen Gleisersatzbau mit Asphalteindeckung und Wiederherstellung des Straßenzuges in Pflaster bewegt. Dass schließlich die Wiederherstellung des historischen Pflasterbelages realisiert wurde, trägt der Zielsetzung Rechnung, den gewachsenen historischen Charakter des Straßen- und Stadtbildes im gesamten Straßenzug zwischen Am Wall und Lüneburger Straße weitestgehend zu erhalten.

Im Gegensatz zum Ostertorsteinweg können bei einer durchschnittlichen Straßenbreite von 16 m im Bereich Vor dem Steintor die funktionalen Ansprüche aus den unterschiedlichen Verkehrsarten wie Straßenbahn-, Liefer-, Individual-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr sowie Parkplätze im Straßenraum nur noch unter Eingehen von Kompromissen neu geordnet werden.

Das alles soll jedoch mit einem geringst möglichen Verlust an städtebaulicher Qualität einhergehen. Um einen hohen Wiedererkennungsgrad nach dem Straßenumbau zu wahren, soll die Straßenoberfläche so weit wie möglich wieder in Pflaster hergestellt werden. Sollte dies nicht gelingen, muss mit einem hohen Identitäts- und Akzeptanzverlust für diesen im Übrigen auch überregional bekannten Straßenzug gerechnet werden. Kennzeichnend ist, dass sich die Geschäftsleute des Quartiers im Vorfeld der Antragstellung deutlich für einen Erhalt des bisherigen Straßenbildes ausgesprochen haben, um die mit der Straße Vor dem Steintor verknüpfte Identität des „Viertels“ zu bewahren.

Aus städtebaulicher Sicht ist deshalb zur Sicherung eines durchgehenden unverwechselbaren Erscheinungsbildes des Straßenzuges an die Gestaltung und Oberflächenqualität der bisher umgestalteten Abschnitte in Natursteinpflaster anzuknüpfen. Der jetzt noch anstehende Bauabschnitt zwischen Ziegenmarkt und dem so genannten „Lüneburger Platz“ kann daher im Grundsatz nicht anders als der übrige Straßenzug behandelt werden. Daher soll die Straße aus städtebaulichen Erwägungen wieder mit Großsteinpflaster im Gleisbereich eingedeckt werden. Im übrigen Randbereich der Fahrbahn verbleibt das vorhandene Granitkleinpflaster. Darüber hinaus führte die Forderung nach einer glatten Fahrbahnoberfläche für Radfahrer dazu, dass zwischen den Schienen der jeweiligen Richtungsgleise anstelle des Großpflasters Asphalt vorgesehen wird. Dadurch soll den Radfahrern mehr Komfort geboten werden als das bei einer aus städtebaulicher Sicht wünschenswerten durchgehenden Gestaltung in Natursteinpflaster der Fall wäre. Auch dies stellt also aus städtebaulicher Sicht bereits einen erheblichen Kompromiss dar.“

Die hier von der Antragstellerin zu berücksichtigende „Gemengelage“ und die daraus resultierenden unterschiedlichen Forderungen und Erwartungen zur Gestaltung des Straßenraumes sind für die Planfeststellungsbehörde begründet und nachvollziehbar. Die schon im Vorwege zur Planfeststellung geführten, teils sehr intensiven Diskussionen unter den Planungsbeteiligten, die auch unter Beteiligung der Planfeststellungsbehörde stattgefunden haben, begründen von daher die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde dem Kompromiss zur Oberflächengestaltung zuzustimmen.

Die Einwendung der Handelskammer Bremen wird somit, auch unter Verweis auf die Ausführungen zum Lärmschutz, zurückgewiesen.

3.1.2 Einwendung des Amtes für Straßen und Verkehr, Team Öffentliche Beleuchtung:

In der Einwendung werden hinsichtlich der öffentlichen Beleuchtung keine grundsätzlichen Bedenken erhoben, es wird jedoch der Austausch mehrerer, gemeinsam genutzter älterer Fahrleitungsmasten gefordert.

Die Antragstellerin hat in ihrer Stellungnahme zugesagt, die Quertragwerke der Fahrleitungsanlage anzupassen, die Einwendung ist diesbezüglich als erledigt anzusehen.

Der geforderte Austausch der älteren Masten wird von der Antragstellerin jedoch abgelehnt. Auch seitens der Planfeststellungsbehörde wird keine zwingende Notwendigkeit gesehen, die Masten auszutauschen. Die Masten gehören zu den Betriebsanlagen der Straßenbahn, auch wenn sie gemeinsam für Beleuchtungszwecke genutzt werden. Es obliegt der Straßenbahn im Rahmen ihrer Instandhaltungs- und Verkehrssicherungspflichten für die Stand- und Betriebssicherheit der Fahrleitungsmasten zu sorgen.

Die Einwendung des Amtes für Straßen und Verkehr wird zurückgewiesen.

3.1.3 Einwendung des Gesundheitsamtes Bremen:

Die Forderungen des Gesundheitsamtes zur Vermeidung von Baulärm und zur Vermeidung von Feinstaubemissionen sind – wie unter Ziffer 3.1 angeführt – als erledigt anzusehen.

Hinsichtlich der Lärmbelastung aus der Oberflächengestaltung des Straßenzuges wird vom Gesundheitsamt ebenfalls die Asphaltierung gefordert.

Hierzu ist auf die Ausführungen unter Ziffer 3.1.1 (Einwendung der Handelskammer) sowie zum Lärmschutz im nachfolgenden Teil II. (Umweltauswirkungen) der Begründung zu verweisen. Die Gründe zur Umsetzung der Kompromisslösung sind dort ausführlich angeführt und begründet.

Die diesbezügliche Einwendung des Gesundheitsamtes Bremen wird zurückgewiesen.

3.1.4 Einwendung des Landesbehindertenbeauftragten Bremen:

Der Landesbehindertenbeauftragte erhebt in seiner Einwendung folgende Forderungen:

1. Umsetzung einer zwischenzeitlich verworfenen Planung, nach der neben der Eindeckung des Fahrbahnbereiches mit Asphalt auch Veränderungen in den Nebenanlagen vorgesehen waren.
2. Verzicht auf die taktile Kennzeichnung der hochgeplasterten Straßeneinmündung Brunnenstraße durch zwei Aufmerksamkeits- bzw. Auffangstreifen.
3. Verlagerung des in Höhe des REWE – Marktes vorgesehenen Behindertenparkplatzes an einen anderen Standort in der Nähe des Ziegenmarktes.

Zur in der Einwendung geforderten Umsetzung der verworfenen Planung ist auf die Ausführungen unter Ziffer 3.1.1 (Einwendung der Handelskammer) sowie zum Lärmschutz im nachfolgenden Teil II. (Umweltauswirkungen) der Begründung zu verweisen. Die Gründe zur Umsetzung der Kompromisslösung sind dort ausführlich angeführt und begründet.

Der Verzicht auf die taktile Kennzeichnung der Straßeneinmündung Brunnenstraße wurde von der Antragstellerin in die geänderte Planung eingearbeitet.

Zur geforderten Verlagerung des Behindertenparkplatzes hat die Antragstellerin in ihrer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass der Behindertenparkplatz deshalb genau vor der Querungshilfe angelegt werden soll, um Rollstuhlfahrern die Möglichkeit zu bieten, an dieser Stelle den Fußweg schnell und bequem zu erreichen. Da der zur Verfügung stehende Querschnitt im gesamten Planungsraum gleichbleibend eng bemessen ist, sieht die Antragstellerin keine Möglichkeit einen, den Richtlinien entsprechenden Behindertenparkplatz an anderer Stelle in der Straße Vor dem Steintor einzurichten.

Die Argumente der Antragstellerin zu den unter den Ziffern 1. und 3. der Einwendung erhobenen Forderungen sind für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar sowie sachlich und fachlich begründet. Die in der Einwendung angeführten rechtlichen Rahmenbedingungen werden von der Planung berücksichtigt und den Belangen mobilitätsbehinderter Mitbürger ausreichend Rechnung getragen.

Die unter der Ziffer 2. aufgeführte Forderung ist durch die erfolgte Überplanung als erledigt anzusehen, zu den Ziffern 1. und 3. ist die Einwendung des Landesbehindertenbeauftragten aus den angeführten Gründen zurückzuweisen.

3.1.5 Einwendung des ADFC, Landesverband Bremen:

Der ADFC fordert in seiner Einwendung die für Fahrradfahrer vorgesehene Asphaltierung in stadteinwärtiger Richtung über die vorgesehenen Grenzen hinaus bis zur Einmündung Friesenstraße/Römerstraße zu verlängern, da die vorgesehene Anbindung an den vorhandenen Fahrradweg in Höhe des REWE - Marktes für problematisch angesehen wird.

Ebenso wird gefordert, die Radwegführung im Bereich der Weichenanlage an der Einmündung Heidelberger Straße komplett zu asphaltieren.

Hinsichtlich der geforderten Verlängerung der Asphaltierung weist die Antragstellerin in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass diese Forderung einen Straßenabschnitt außerhalb des jetzigen Planungsbereiches betrifft und der Forderung des ADFC von daher in diesem Verfahren nicht entsprochen werden kann.

Die Stellungnahme der Antragstellerin wird von der Planfeststellungsbehörde geteilt, die diesbezügliche Einwendung des ADFC zurückgewiesen.

Die Forderung, den Bereich der Weichenanlage an der Einmündung Heidelberger Straße komplett zu asphaltieren, wurde ebenfalls vom Beirat Östliche Vorstadt sowie dem privaten Einwender erhoben. Die Antragstellerin hat hier in Abstimmung mit dem Beirat Östliche Vorstadt die Planung überarbeitet, der Gleisbereich wird durchgängig mit einer Asphaltdecke geschlossen und die Radwegführung mit einer Oberfläche versehen, die der Einwendung des ADFC Rechnung trägt.

Die diesbezügliche Einwendung des ADFC ist als erledigt anzusehen.

3.1.6 Nachträgliche Einwendung des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Referat Immissionsschutz:

Das Referat Immissionsschutz des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa hatte im Rahmen des Anhörungsverfahrens keine grundsätzlichen Bedenken gegen die ursprüngliche Planung geäußert, aber bereits damals auf die Aussage des schalltechnischen Gutachtens verwiesen, dass bei einer Fahrbahnoberfläche aus Asphalt mit einer Abnahme des Summenpegels um bis zu 2 dB(A) gegenüber der Immissionsbelastung im Bestand gerechnet werden kann. Im Rahmen der behördeninternen Abstimmung zur Beschlusserstellung wurde die Stellungnahme des Immissionsschutz – Referates relativiert und eine Fahrbahnoberfläche aus Asphalt gefordert, um alle nach dem Stand der Technik möglichen Lärmverminderungsmöglichkeiten konsequent auszunutzen.

Die Haltung des Immissionsschutz – Referates zum grundlegenden Erfordernis der Lärmverminderung ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Die Planfeststellungsbehörde hat in ihrer Entscheidung aber auch sämtliche anderen Rahmenbedingungen einer Planung zu berücksichtigen und in ihre Abwägung einzubeziehen. Im Ergebnis dieses Abwägungsprozesses kommt die Planfeststellungsbehörde zu der Feststellung, dass hier eine durchgängige Asphaltierung des Straßenraumes nicht erforderlich ist, da es sich bei der vorgesehenen Maßnahme nicht um eine „wesentliche Änderung“ im Sinne der 16. BImSchV handelt. Zur Begründung wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.1.1 (Einwendung der Handelskammer) sowie zum Lärmschutz im nachfolgenden Teil II. (Umweltauswirkungen) der Begründung zu verwiesen. Die Gründe zur Umsetzung der Kompromisslösung sind dort ausführlich angeführt und begründet.

Die Einwendung des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Referat Immissionsschutz, wird zurückgewiesen.

3.2 Abwägung der von Privatpersonen oder Firmen erhobenen Einwendungen:

3.2.1 Abwägung der Einwendungsnummer 1:

Der Einwender begrüßt die Asphaltierung des Radfahrstreifens zwischen den jeweiligen Richtungsgleisen als radfahrerfreundlich, bemängelt aber die nach seiner Ansicht unkritische Übernahme des gefundenen GestaltungsKompromisses, da dieses nach seiner Auffassung ein Gefahrenpotential beinhaltet. Zugleich fordert er auch eine teilweise Umgestaltung der Nebenanlagen außerhalb der Planungsgrenzen. Nach seiner Auffassung bleibt das Ziel einer möglichst vernünftigen und vollständigen Nutzung des öffentlichen Raumes unbeachtet. Zugleich führt er an, dass der Bereich des sog. „Lüneburger Platzes“ in der Planung ausgeklammert wäre und dort kein glatter Belag für die Führung der Fahrradwege vorhanden wäre.

Die Antragstellerin hat in Ihrer Stellungnahme zu der Einwendung darauf hingewiesen, dass es sich bei der geplanten Maßnahme um einen Gleisersatzbau handelt und nicht um die städtebauliche Neugestaltung des gesamten Straßenraumes. Zudem führt sie an, dass infolge der sehr beengten Straßenverhältnisse die dort vorhandenen Verkehre neu unter Berücksichtigung aller Interessen neu geordnet werden mussten, wobei diese Neuordnung nur im Rahmen eines Kompromisses erfolgen konnte, der bei allen Planungsbeteiligten konsensfähig war. Nach Auffassung der Antragstellerin entspricht die nun gewählte Ausführung allen Anforderungen der StVO und stellt den einzig möglichen Kompromiss dar, der nach ausführlichen Beratungen und Abwägung aller Interessen von allen Beteiligten getragen wird.

Zudem weist die Antragstellerin in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass der Bereich des „Lüneburger Platzes“ sehr wohl Bestandteil der Planung ist.

Mit dem Einwender wurde am 07.01.2010 eine vorgezogene Erörterung in Form eines Ortstermins durchgeführt, in dem ihm die geänderte Planung vorgestellt und erklärt wurde. Der Einwender hat daraufhin gegenüber der Anhörungsbehörde erklärt, dass die ihn persönlich besonders betreffenden Probleme in seinem Sinne gelöst wurden. Zugleich hat er erklärt, dass er eine persönliche Teilnahme am Erörterungstermin nicht unbedingt für erforderlich hält.

Für die Planfeststellungsbehörde ist die Einwendung aufgrund der vorstehend genannte Erklärung des Einwenders als erledigt anzusehen.

Zu II. Umweltauswirkungen

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

Darstellung und Bewertung der Umweltauswirkungen

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

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

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

Bei dem Vorhaben handelt es sich um den Austausch der Gleise einer vorhandenen Straßenbahnanlage in einem sehr verdichteten Innenstadtbereich. Die Arbeiten zur Realisierung der Maßnahme erfolgen nur innerhalb der vorhandenen Bordsteine im Bereich der Fahrbahn. Eingriffe in die Nebenanlagen erfolgen lediglich in den Bereichen der Fußgängerfurten, bei denen die Bordsteine abgesenkt werden. Eingriffe in Schutzgebiete, Natur und Landschaft sowie in den Baumschutz werden durch die Maßnahme nicht erfolgen.

Im Bereich der Straße Vor dem Steintor besteht eine Grundwasserverunreinigung durch LHKW (leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe), deren Konzentration höher liegt als der Maßnahmenschwellenwert der LAWA (Länderarbeitsgemeinschaft Wasser). Da der Gleisersatzbau aber im vorhandenen Straßenverlauf durchgeführt wird, können Einflüsse randlicher Nutzung durch Handel und Gewerbe nach Mitteilung des Fachbereiches Umwelt des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa weitestgehend ausgeschlossen werden. Ansonsten liegen keine Erkenntnisse über schädliche Bodenveränderungen vor. Von daher bestehen auch seitens der Bodenschutz- und Altlastenbehörde keine Einwände gegen den Gleisersatzbau.

Im vorliegenden Planungsgebiet können insoweit die entstehenden Auswirkungen zum Schutzgut Mensch auf die Wirkbereiche Lärm und Erschütterungen begrenzt werden.

1. Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch aufgrund von Schallimmissionen

Die Auswirkungen durch Lärm im Zuge der Straßenbahnverlängerung wurden im Rahmen eines schalltechnischen Gutachtens untersucht (vgl. Anlage 6.1). Ziel des Gutachtens war es festzustellen, ob die von der künftigen Nutzung der Straßenbahntrasse ausgehenden Verkehrslärmimmissionen die jeweils maßgebenden Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV überschreiten.

Die im Gutachten getroffenen Aussagen sind für die Planfeststellungsbehörde maßgebend zur Bewertung, ob hier eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vorliegt. Es stellt sich die Frage ob unter Umständen eine Lärm mindernde Oberfläche im Fahrbahnbereich durch die Planfeststellungsbehörde anzuordnen wäre, oder ob die vorgetragenen städtebaulichen Belange die Schutzgüter des Bundes-Immissionsschutzgesetzes überwinden können.

Für die Planfeststellungsbehörde sind in der Entscheidung über diese grundsätzliche Frage folgende Parameter entscheidungsrelevant:

1. In der Straße Vor dem Steintor verkehren bereits zum jetzigen Zeitpunkt die Straßenbahnlinien 2, 3 und 10 im regelmäßigen Linienverkehr.
2. Es handelt sich um einen Ersatzbau mit Aufweitung des Gleisabstandes; nicht um den Neubau einer Straßenbahntrasse.
3. Die Regelungen der 16. BImSchV gehen grundsätzlich von Neubau- oder Ausbaustrecken aus.
4. Nach den Vorgaben der 16. BImSchV sind der Teilschallpegel des zu ändernden Verkehrsweges zu bewerten und Geräusche von bereits bestehenden Verkehrswegen außer Acht zu lassen. Diese Vorgaben werden allerdings durch die aktuelle Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichtes Bremen relativiert. Das OVG Bremen fordert, dass grundsätzlich die Gesamt-Immissionsbelastung, also der Summenpegel aus Straßen- und Schienenverkehrslärmimmissionen zu betrachten ist.
5. Im betrachteten Straßenabschnitt ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt.
6. Die Straßenoberfläche ist derzeit im Schienebereich mit Granitgroßpflaster, der übrige Straßenraum mit Kleinpflaster eingedeckt.
7. Die ermittelten Werte des Lärmgutachtens beruhen nach den gesetzlichen Vorgaben ausschließlich auf rein rechnerischen Werten, bei denen die gemäß RLS 90 anzusetzenden Pegelzuschläge berücksichtigt wurden.
8. Nach der Planung ist zwischen den jeweiligen Richtungsgleisen eine Oberfläche aus Asphalt, im restlichen Schienebereich Großpflaster und im übrigen Randbereich der Fahrbahn weiterhin Kleinpflaster vorgesehen.
9. Die 16. BImSchV geht grundsätzlich von einer einheitlichen, durchgehenden Oberflächengestaltung aus. Eine Mischung unterschiedlicher Oberflächen ist danach nicht vorgesehen bzw. in den Pegelzuschlägen nicht berücksichtigt.
10. Im Anhörungsverfahren wurde von keinem Privaten Einwander die Forderung erhoben, eine Lärm mindernde Oberfläche vorzusehen.
11. Nach Aussage des Lärmtechnischen Gutachtens wird tagsüber im gesamten Straßenzug, an allen straßenzugewandten Hausseiten der straßennächsten Gebäude der Bezugspegel von 70 dB(A) unterschritten.
12. Selbst eine Beibehaltung der derzeitigen Pflasterung bewirkt im Summenpegel nur eine Zunahme um höchstens 0,1 dB(A).
13. Die im Lärmgutachten ermittelten Grenzwertüberschreitungen treten ausschließlich nur in den Nachtstunden auf und betreffen ausschließlich die Erdgeschosse des Straßenzuges.
14. In den gesamten Erdgeschossen des Straßenzuges befinden sich nur Geschäftslokale, eine Wohnnutzung ist in den Erdgeschossen nicht vorhanden.

In der Gesamtwürdigung der vorstehend genannten Parameter wird von der Planfeststellungsbehörde die Auffassung vertreten, dass die vorgesehene Aufweitung des Gleisabstandes keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV darstellt und die in diesem Einzelfall bestehenden

konträren Belange des Städtebaus und des § 41 BImSchG keinen Anlass zur Anordnung einer anderen als der geplanten Oberfläche geben.

Diese Auffassung beruht insbesondere auf der Aussage des Lärmgutachtens, dass sich der Summenpegel aller Verkehrsarten um höchstens 0,1 dB(A) erhöhen wird. Diese Aussage des Gutachtens bezieht sich zudem auf eine Beibehaltung der derzeitigen Oberfläche aus Groß- und Kleinpflaster. Es ist davon auszugehen, dass die zukünftig vorgesehene Mischung aus Pflaster und Asphalt zu einer geringen Reduzierung der Straßenverkehrslärmimmissionen führen wird, da der mit Asphalt geplante Bereich zwischen den jeweiligen Richtungsgleisen auch von den Fahrzeugen des motorisierten Individualverkehrs genutzt wird und somit auch eine Reduzierung des Verkehrslärms beinhaltet. Zudem ist im gesamten Straßenzug die Höchstgeschwindigkeit für sämtliche Verkehre auf 30 km/h begrenzt. Zusätzlich ist davon auszugehen, dass infolge der vorgesehenen Nutzung der asphaltierten Schienenzwischenräume durch Fahrradfahrer eine zusätzliche Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten im gesamten Straßenzug erfolgen wird. Dieses bewirkt ebenfalls eine Reduzierung der Verkehrslärmimmissionen. Der nach Fertigstellung des Vorhabens auftretende Verkehrslärm wird von daher nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unter den rechnerisch ermittelten Werten des Schallgutachtens liegen.

Nach Aussage des Schallgutachtens werden am Tage die Bezugspegel von 70dB (A) im Prognosefall, also nach Realisierung des Vorhabens, an allen straßenzugewandten Hausseiten der straßennächsten Gebäude unterschritten. Eine Überschreitung dieses Bezugswertes um 0,1 bis 0,9 dB(A) ist hier nur an insgesamt 5 dem Außenwohnbereich zuzuordnenden Balkonen zu erwarten, die Überschreitung resultiert nach Aussage des Lärmgutachtens aber nicht aus der Baumaßnahme. Zudem ist diese Pegelerhöhung nach Aussage des Gutachtens als „nicht messbar“ anzusehen und subjektiv nicht wahrnehmbar und ein eventuell bestehender Schutzanspruch in den Nachtstunden gem. VLärmSchR 97 ohnehin nicht gegeben.

In der Nachtzeit ist im Prognosefall, also nach Realisierung des Vorhabens, an insgesamt 6 Objekten eine Pegelerhöhung um 0,1 dB(A) und eine Überschreitung des Bezugswertes von 60 dB (A) um 0,1 bis 2,3 dB (A) zu erwarten. Dieses betrifft jedoch ausschließlich das Erdgeschoss und nicht die Obergeschosse. Zudem befinden sich dort ausschließlich gewerblich genutzte Räume und insbesondere keine Wohnräume. Hier ist in den Nachtstunden ein Schutzanspruch von der Planfeststellungsbehörde insoweit nicht zu erkennen.

Für die Planfeststellungsbehörde sind in der Gesamtwürdigung aller zu berücksichtigenden Faktoren die Voraussetzungen einer „wesentlichen Änderung“ im Sinne der 16. BImSchV und des BImSchG sowie eines daraus eventuell resultierenden Anspruches auf zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen für den gesamten Straßenzug nicht gegeben. Auch die Abwägung des Zieles einer weiteren Lärmverminderung gegen die städtebaulichen Ziele der Planung erfordert keine durchgängige Asphaltierung. Zusätzliche Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch aufgrund von Schallimmissionen werden durch die Realisierung der geplanten Maßnahme nicht bewirkt.

2. Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch aufgrund von Erschütterungen

Nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz können Immissionen durch Erschütterungen grundsätzlich schädliche Umweltauswirkungen hervorrufen. Um die Erschütterungssituation nach dem Austausch der Straßenbahngleise und der damit verbundenen Aufweitung des Gleisabstandes sowie daraus eventuell resultierender Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch beurteilen zu können, wurde von der Antragstellerin ein Erschütterungstechnisches Gutachten in Auftrag gegeben. Darin wurden Prognoserechnungen auf Grundlage der Ergebnisse von Erschütterungsmessungen durchgeführt und gemäß der Anforderungen der DIN 4150 beurteilt. Dieses Gutachten ist als Anlage 6.2 Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen.

Zur Durchführung der Erschütterungsmessungen wurden im Rahmen einer Streckenbesichtigung verschiedene Messpunkte ausgewählt, die für den Untersuchungsbereich allgemeingültige Aussagen zulassen. Die ausgewählten Gebäude sind in Bezug auf die Einwirkung von Erschütterungen für die an der Trasse angrenzende Bebauung repräsentativ. Hierbei wurden neben dem Abstand auch die in Bezug auf Erschütterungen unterschiedlichen Bauweisen berücksichtigt. Bezogen auf ihren Abstand zur Trasse wurden die Messorte dahingehend ausgesucht, dass sie für ihre Bauweise

in dem Bereich den niedrigsten Abstand aufweisen. Für die Einwirkung von Erschütterungen wird damit der ungünstigste Fall betrachtet.

In der Zusammenfassung und abschließenden Beurteilung enthält die Erschütterungstechnische Untersuchung folgende Aussagen:

1. Für beide Messorte besteht eine Vorbelastung durch Erschütterungen aus dem Straßenverkehr durch Lkw und den Straßenbahnverkehr.
2. Bestimmend sind für die beiden Messorte Erschütterungen aus dem Straßenverkehr. Unter der Voraussetzung dass weiter eine Fahrbahnoberfläche mit Pflaster verwendet wird, ist aufgrund des gleich bleibenden Abstandes nicht mit einer Veränderung der Werte zu rechnen. Bei dem als Option diskutierten Einbau einer Asphaltdeckschicht ist für den Straßenverkehr mit geringeren Erschütterungsimmissionen zu rechnen.
3. Über alle Messpunkte betrachtet ergibt sich im Mittel für die Straßenbahn eine Erhöhung von ca. 3 %. Dieser Wert liegt deutlich unter dem für eine wesentliche Änderung anzusetzenden Wert von 25 %. Es ergibt sich damit in der Gesamtheit für den Betrieb der Straßenbahn keine durch die Maßnahmen bedingte als wesentlich zu betrachtende Veränderung in Bezug auf die Erschütterungsimmissionen.
4. Nur in einem von insgesamt 6 Messpunkten (MP2z im EG von MOSTEIN_2) ist eine Erhöhung von über 25 % zu verzeichnen. In diesem Fall liegen jedoch die gemessenen und prognostizierten Werte in einem Bereich der nicht oder gerade wahrnehmbar ist und bei dem auch die Anforderungen der DIN 4150, Teil 2 eingehalten werden. Unter diesem Gesichtspunkt ist diese Erhöhung nicht als wesentlich zu bewerten, da von ihr keinerlei störende Einflüsse zu erwarten sind.
5. Sowohl für den heutigen als auch für den geplanten Zustand werden die Anforderungen der DIN 4150, Teil 2 für Erschütterungen aus dem Betrieb der Straßenbahn für alle untersuchten Messpunkte mit hoher Sicherheit eingehalten.
6. Die durchgeführten Prognoseberechnungen wurden unter dem Vorbehalt einer hohen Prognose-sicherheit durchgeführt, die tatsächlich nach Ausführung zu erwartenden Werte dürften aller Voraussicht und der Erfahrung aus vergleichbaren Projekten nach unter den prognostizierten Werten liegen.
7. Nach Ausführung der Planung sind Nachmessungen zur Ermittlung der tatsächlichen einwirkenden Erschütterungsimmissionen vorgesehen um die Ergebnisse der Prognose zu überprüfen.
8. Schäden an den Gebäuden selbst können auf der Grundlage der gemessenen und prognostizierten Werte mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

Die erschütterungstechnische Untersuchung hat für die Planfeststellungsbehörde ergeben, dass die Anforderungen der DIN 4150, Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkung auf Menschen in Gebäuden“ durch den vorgesehenen Gleisersatzbau und die damit verbundene Aufweitung des Gleisabstandes eingehalten und nicht überschritten werden. Schäden an Gebäuden oder Sachgütern können anhand der prognostizierten Werte mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Ebenso sind die Voraussetzungen für eine wesentliche Änderung und ein daraus eventuell resultierenden Anspruch auf zusätzliche Schutzmaßnahmen nicht gegeben. Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch werden von der geplanten Maßnahme nicht bewirkt.

4. Abschließende Bewertung:

Durch die geplante Maßnahmen werden keine zusätzliche negative Umweltauswirkungen hervorge-rufen, die dennoch verbleibenden unvermeidbaren negativen Umweltauswirkungen sind weder im einzelnen noch in der Summe als so gravierend zu beurteilen, dass sie die Durchführung dieses im öffentlichen Interesse liegenden Vorhabens in Frage stellen oder eine weitergehende Modifizierung des Planes erfordern würden.

Das in den Planunterlagen dargestellte öffentliche Interesse an einer bedarfsorientierten, leistungsfähigen Bedienung des Planungsraumes durch den ÖPNV ist demnach als vorrangig zu bewerten.

Baubedingte negative Umweltauswirkungen während der Realisierungsphase lassen sich nicht vermeiden und sind auch infolge der zeitlichen Kürze der Bauphase zumutbar, zumal der Vorha-

bensträger durch eine entsprechende Auflage gehalten ist, zur Bauausführung der Maßnahme emissionsarme Bauweisen und Bauverfahren nach dem Stand der Technik vorzusehen, möglichst emissionsarme Arbeitsgeräte einzusetzen und Stäube und Aerosole nach Möglichkeit durch adäquate Maßnahmen zu reduzieren.

Die Planfeststellungsunterlagen für das Vorhaben sind auch hinsichtlich der vom Vorhaben ausgelösten Umweltauswirkungen insgesamt als sachgerecht zu beurteilen. Die öffentlichen Belange sind im erforderlichen Maße berücksichtigt; private Belange werden nicht über das unvermeidliche Maß hinaus beeinträchtigt.

Zu III.

Für den Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses wird gemäß Anlage 1, Tarifziffer 180.03, der Kostenverordnung Bau (BauKostV) vom 03.09.2002 (Brem.GBl. S. 463) in der derzeit geltenden Fassung, eine Verwaltungsgebühr in Abhängigkeit vom Kostenvolumen der Maßnahme erhoben. Die Höhe dieser Verwaltungsgebühr beträgt bei einem Kostenvolumen bis 5 Mio. Euro 0.045 v.H., bei einem Kostenvolumen über 5 Mio. Euro, 2.000,- Euro zuzüglich 0.006 v.H. des 5.000.000,- Euro übersteigenden Kostenvolumens.

Das Kostenvolumen ist nach erfolgtem Baubeginn der Planfeststellungsbehörde zur Kostenfestsetzung anzuzeigen.

Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Absatz 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschluss beim Oberverwaltungsgericht Bremen, Am Wall 198, 28195 Bremen, gestellt und begründet werden.

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

Im Auftrag

Urbas
Amtmann

