



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

Bremer Straßenbahn AG  
z.H. Frau Köhr  
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  
22.11.2018

Mein Zeichen  
(bitte bei Antwort angeben)  
53-7

Bremen, 02.04.2019

**Einzelfallprüfung der Antragsunterlagen für die Gleisersatzbaumaßnahme in der Sebaldsbrücker Heerstraße zwischen Esmarchstraße und Trinidadstraße zum Verzicht auf die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung**

Sehr geehrte Frau Köhr,

mit Schreiben vom 22.11.2018, eingegangen am 19.12.2018, beantragten Sie für die BSAG für die o.g. Baumaßnahmen auf die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu verzichten.

Ich habe die von Ihnen eingereichten Unterlagen nach Maßgabe der § 9 UVPG geprüft. Diese Prüfung hat ergeben, dass für die vorgesehene Maßnahme nach den hier vorgelegten Unterlagen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht zu erwarten sind. Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung kann daher entfallen.

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, auf dem UVP-Portal des Bundes und im Amtsblatt der Freien Hansestadt Bremen.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

Kriesten-Witt



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
Gerhild Köhr	0421 5596-465	0421 5596-8465	gerhildkoehr@bsag.de	22.11.2018

**Betreff:**

**Antrag auf Prüfung der Bauunterlagen und Genehmigung nach §28 PBefG sowie der Zustimmung nach §60 BOStrab für die Gleisersatzbaumaßnahme Sebaldsbrücker Heerstraße zwischen Esmarchstraße und der Trinidadstraße**

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 09

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 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. TöB-Stellungnahmen
7. Schalltechnische Untersuchung

Mit freundlichen Grüßen

Bremer Straßenbahn AG

i.A.

  
Andreas Busch

i.A.

Gerhild Köhr

BSAG · Bremer Straßenbahn AG

Verkehrsplanung und Qualität

## Gleisersatzbau

Straßenbahnlinien 2 und 10

### **Sebaldsbrücker Heerstraße**

zwischen Haltestelle Bahnhof Sebaldsbrück und Haltestelle Trinidadstraße  
Hansestraße

## Erläuterungsbericht

**-Entwurfsplanung-**

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

Bearbeitung:  
Fachbereich Infrastrukturplanung  
Tel.: 0421 5596-465  
Fax: 0421 5596-8465

**INHALTSVERZEICHNIS**

2.	Gesetzliche Grundlagen .....	1
3.2.1	Haltestelle Bahnhof Sebaldsbrück .....	2
3.2.2	Zwischen Haltestelle Bahnhof Sebaldsbrück und Einmündung Sammelweisstraße .....	3
3.2.3	Einmündung Semmelweisstraße.....	3
3.2.4	Zwischen Semmelweisstraße und Haltestelle Trinidadstraße.....	4
4.	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	5
5.	Schall- und Erschütterungsschutz.....	5
5.1	Schall und Erschütterung nach dem Umbau.....	5
5.2	Lärm während der Baumaßnahme .....	5
6.	Emissionen.....	5
7.	Elektrifizierung .....	6
8.	Bauzeiten .....	6
8.1	Arbeits- und Ruhezeiten .....	6
8.2	Sicherung der Baustelle.....	7
8.3	Information der Anlieger .....	7

**ANLAGENVERZEICHNIS**

Anlage 1	Erläuterungsbericht / UVP-Bewertungsbogen	
Anlage 2:	Übersichtsbild	
Anlage 3:	Lagepläne	M = 1:250
Anlage 4:	Ausbauquerschnitt	M = 1:50
Anlage 5:	Längsschnitte	M = 1:1000
Anlage 6:	TÖB-Stellungnahmen	
Anlage 7:	Schalltechnische Untersuchung	

## 1. Darstellung des Vorhabens

In der Sebaldsbrücker Heerstraße zwischen den Haltestellen Bahnhof Sebaldsbrück und Trinidadstraße verkehren die Straßenbahnlinien 2 und 10 sowie die Buslinien 21, 730 und 740 im regelmäßigen Linienbetrieb. Die Gleisanlagen wurden zuletzt in den Jahren 1995 und 1997 hergestellt. Die Gleise sind zwischenzeitlich so stark abgefahren, dass ein Austausch zwingend erforderlich ist. Die Streckenlänge des Gleisersatzbaus beträgt ca. 950 m.

Bisher sind die Gleise mittig der Fahrbahn als straßenbündiger Bahnkörper mit einer Abmarkierung zum Individualverkehr geführt worden.

Der heutige Gleisachsabstand von 2.75 m wird nun im Rahmen der Erneuerung aufgeweitet, so dass die Nutzbarkeit mit 2.65 m breiten Straßenbahnen zukünftig sichergestellt ist. Da in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger (ASV) die Bordanlagen im Grundsatz beibehalten werden sollen, ist eine Fahrbahnaufteilung in heutiger Form nicht mehr möglich.

Haltestelle „Bahnhof Sebaldsbrück“

Die Haltestelle „Bahnhof Sebaldsbrück“ wird erhält einen barrierefreien Ausbau und wird so ausgelegt, dass Straßenbahn und Bus an der gleichen Haltestellenkante halten. Der Umstieg zwischen Bahn und Bus wird dadurch für die Fahrgäste erleichtert. Die verbleibende Fahrbahnbreite zwischen Bahnsteigborden beträgt 6.50 m.

Die Fußgängerfurten werden barrierefrei ausgebaut. Die Planung ist grundsätzlich so angelegt, dass die Nebenanlagen der Straße weitestgehend unverändert bleiben können.

Südliche Straßenseite:

Die Straßenbahn wird zukünftig auf der südlichen Seite mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) gemeinsam auf einem Fahrstreifen fahren. Der Radverkehr wird rechtsseitig auf der Fahrbahn geführt. Dieser angeordnete Radweg hat eine Breite von 2.00 m. Die Fahrstreifenbreite für den motorisierten Verkehr beträgt in der Sebaldsbrücker Heerstraße zukünftig durchgängig 3.50 m und mehr. In der Kreuzung Semmelweisstraße wird der ÖV vom MIV separiert um eine getrennte Signalisierung möglich zu machen.

Westliche Straßenseite:

Aus der Haltestelle Trinidadstraße kommend wird der ÖPNV auf einem abmarkierten, straßenbündigen Bahnkörper bis zur Kreuzung Semmelweisstraße geführt

Hinter der Kreuzung Semmelweisstraße werden ÖPNV und MIV eine gemeinsame Fahrbahn bis hinter die Einmündung Esmarchstraße nutzen.

## 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 16.12.2016

### 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 zur BOStrab, den zugehörigen Trassierungsvorgaben der BSAG vom Februar 2000, Version 3.0 sowie die RASSt 06.

#### 3.2 Gleisbau

##### 3.2.1 Haltestelle Bahnhof Sebaldsbrück

Die geplante Ersatzbaumaßnahme beginnt westlich der Haltestelle Bahnhof Sebaldsbrück und der Einmündung Esmarchstraße. Die Gleise werden, bis zur neuen Haltestelle aus dem Bestandsmittenabstand von 3,00 m auf einen Abstand von 4,16 m im Bereich der Haltestelle aufgeweitet. Dadurch können die Haltestellenflächen als Kaphaltestelle mit barrierefreiem Zugang zu den Straßenbahnen und Bussen ausgebaut werden. Der Abstand zwischen den Haltestellenborden beträgt 6,50 m. Der Individualverkehr wird je Richtung auf 3,25 m breiten Fahrstreifen geführt.

Die Haltestellenlänge ist so ausgelegt, dass eine Straßenbahn und ein Bus gleichzeitig die Haltestelle bedienen können. Durch die zukünftig gemeinsame Nutzung der Haltestelle durch Straßenbahn und Bus werden für Fahrgäste bessere Umsteigebedingungen geschaffen.

Die neuen separaten Warteflächen bieten mit ihrer Breite von ca. 3,65 m ausreichend Platz, um sie mit Fahrgastunterstand und digitaler Fahrgastinformation zu versehen. Die heute auf den Gehwegen platzierten Fahrgastunterstände werden zurückgebaut.

Die Haltestellen werden zudem mit einem Blindenleitsystem nach den Richtlinien der Freien Hansestadt Bremen und der Stadt Bremerhaven zur barrierefreien Gestaltung baulicher Anlagen des öffentlichen Verkehrsraums, öffentlicher Grünanlagen und öffentlicher Spiel- und Sportstätten versehen.

Dieses Blindenleitsystem wird an das Blindenleitsystem des Übergangs über die Sebaldsbrücker Heerstraße an der Esmarchstraße angeschlossen, das mit dem Umbau ebenfalls neu entsteht.

Diese signalisierte Furt erhält Aufstellflächen, die mit 3,41 m und 2,89 m ausreichend groß sind. Durch die gegenüber heute reduzierte Querungslänge wird hier auch der Straßenübergang erheblich verbessert.

Der Radweg wird auf beiden Seiten hinter der Haltestellenfläche geführt.

Die Geh- und Radwege an der stadtauswärtigen Haltestelle sind so baulich hergestellt, dass sie von Einsatzfahrzeugen im Notfall überfahren werden können.

Für den bestehenden Taxistand entsteht eine neue Aufstellfläche, die direkt vom Gehweg zugänglich ist und sechs Taxen Platz bietet.

### **3.2.2 Zwischen Haltestelle Bahnhof Sebaldsbrück und Einmündung Semmelweisstraße**

Östlich der Haltestelle „Bahnhof Sebaldsbrück“ wird der Gleismittenabstand von 4,16 m auf 3,30 m reduziert. Diese wird dann im weiteren Straßenverlauf beibehalten.

Die Breite der Fahrstreifen wird zukünftig mindestens 3,50 m betragen.

Der Radfahrende wird auf der südlichen Seite auf einem 2,00 m breiten abmarkierten, rotasphaltierten Radweg auf der Fahrbahn als benutzungspflichtiger Radweg bis zur Trinidadstraße geführt.

Auf der nördlichen Seite wird dem Radfahrenden zwischen Semmelweisstraße und Haltestelle Bahnhof Sebaldsbrück; entsprechend dem Radfahrstreifen auf der südlichen Seite, ein Radfahrstreifen auf der Straße angeboten.

Durch den Umbau der Haltestelle als gemeinsame Straßenbahn und Bushaltestelle entfällt vor Haus Nr.46, ein heute vorhandener PKW-Stellplatz. Da die heutige separate Bushaltestelle jedoch zukünftig entfällt, kann vor Haus Nr. 48 eine neuer Längsparkstreifen von 16,60 m Länge für 3 PKW entstehen. Die Verkehrsfläche im Einmündungsbereich Semmelweisstraße wird erheblich reduziert. Damit entsteht auch vor dem Haus Nr. 52 die Möglichkeit einen neuen Längsparkstreifen von 45,00 m Länge anzuordnen. Durch diese Veränderungen kann im Bereich des Gemeindehauses der Evangelischen Versöhnungsgemeinde mit Begegnungsstätte, Jugendbereich und Kindergarten dem heutigen Parkdruck entgegengewirkt werden.

### **3.2.3 Einmündung Semmelweisstraße**

Im Einmündungsbereich Semmelweisstraße/Sebaldsbrücker Heerstraße müssen die Fahrzeuge des ÖPNV und des MIV in Fahrtrichtung Osterholz getrennt werden. Dies ist erforderlich, um den Linksabbiegeverkehr in die Semmelweisstraße bei der Signalisierung vom Geradeausverkehr getrennt behandeln zu können. Damit ist eine Aufweitung des Straßenraumes auf der Südseite nötig. Da sich die Flurstücke vor den Hausnummern 55-106 im städtischen Eigentum befinden, ist diese Aufweitung ohne Grunderwerb möglich.

Die Fahrradfahrenden aus der Semmelweisstraße kommend, werden vor dem Haltesignal vom heute bestehenden baulichen Radweg auf die Fahrbahn geführt und im Einmündungsbereich entsprechend der Zielrichtung gelenkt. Radfahrende in Richtung Stadtzentrum oder Neue Vahr verbleiben auf der östlichen Seite auf den bestehenden Radweg in den Nebenanlagen. An der Kreuzung Semmelweisstraße nutzt der Radfahrende wie bisher, mit den Zufußgehenden, die Querung in der Semmelweisstraße. Im weiteren Verlauf verbleibt der Radweg auf der nördlichen Seite in den Nebenanlagen.

Aus Richtung Zentrum kommende Radfahrende, die nach links in die Semmelweisstraße einbiegen wollen, queren die Heerstraße unter Signalschutz vor den geplanten Aufstellflächen. Diese werden von querenden Zufußgehenden genutzt. Die Fußgängerquerungen im Einmündungsbereich Sebaldsbrü-

cker Heerstraße / Semmelweisstraße werden alle mit einem Blindenleitsystem versehen.

Der von Osten kommende MIV wird in dem Einmündungsbereich, über einen gegenüber heute verlängerten, ca. 36m langen, separaten Rechtsabbiegefahrstreifen in die Semmelweisstraße geführt.

#### **3.2.4 Zwischen Semmelweisstraße und Haltestelle Trinidadstraße**

Östlich der Einmündung, hinter den Verkehrsinseln für querende Zufußgehende, wird der stadtauswärts fahrende ÖPNV wieder auf den Fahrstreifen mit dem Individualverkehr zusammengeführt. Da der ÖPNV als „Pulkführer“ signalisiert vor dem Geradeausverkehr den Einmündungsbereich verlässt, stellt die Zusammenführung von MIV und ÖPNV kein Problem dar.

Aus der Haltestelle Trinidadstraße stadteinwärts fahrende ÖPNV wird auf einem eigenen, straßenbündigen, abmarkierten Bahnkörper bis zur Kreuzung Semmelweisstraße geführt.

Durch die beschriebene Verlängerung des separaten Rechtsfahrstreifens entfällt vor Hausnummer 76-80 der Parkstreifen auf einer Länge von 31.50 m. Der Längsstellplatz vor der Apotheke (Hausnummer 82) kann aber erhalten bleiben.

### **3.3 Übergänge und Blindenleitsystem**

Die Übergänge in der Baumaßnahme werden alle mit dem 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 umgestaltet. Der Abstand zwischen der Gleisachse und dem Bord beträgt 1,825 m. Der Bord ist 0,03 m hoch.

### **3.4 Haltestellen**

Die Oberfläche der Haltestelle Bahnhof Sebaldsbrück wird nach den Standards der BSAG und 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 umgestaltet.

Die Bahnsteigkante der Haltestelle ist mit einer Höhe von 10 cm über Schienenoberkante geplant. Der Abstand zur Gleisachse zum Bahnsteig 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 Bahnsteigkante um max. 0,125 m überstreichen.

### **3.5 Fahrleitung**

Die Verspannungen der Fahrleitungsanlage werden innerhalb der angegebenen Baugrenzen entsprechend der neuen Gleisachsabstände einreguliert. Teilweise müssen Fahrleitungsmaste ersetzt werden.

#### **4. 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.

#### **5. Schall- und Erschütterungsschutz**

##### **5.1 Schall und Erschütterung nach dem Umbau**

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

##### **5.2 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 Geräuschentwicklung 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.

#### **6. Emissionen**

Der Baustellenerlass von 2006 – „Richtlinie für die Konkretisierung emissionschutzrechtlicher 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 Baumaschi-

nen bei der Bauausführung“ für Unternehmen und „Einzuhaltende Abgasstandards für Baumaschinen bei der Bauausführung - Vereinbarung Nachunternehmer“ für deren Nachunternehmer standardmäßig zu unseren Vertragsunterlagen bei Ausschreibungsverfahren.

## **7. Elektrifizierung**

Die Anforderungen des Gesundheitsamtes werden berücksichtigt

## **8. Bauzeiten**

Nach aktuellem Stand ist geplant, die Baumaßnahme in der zweiten Jahreshälfte 2019 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.

### **8.1 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.

### **8.2 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.

## 8.2 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.

## 8.3 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.

Bremen, den 22. NOV. 2018

  
Betriebsleitung gemäß BOStrab

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

**Lage und Bezeichnung des Vorhabens:**

Gleisersatzbau Sebaldsbrücker Heerstraße zwischen Esmarchstraße und Trinidadstraße .....

Geplante/r Antragstellung: 21.11.2018 .....

Baubeginn: September 2019 .....

Fertigstellung: Oktober 2019 .....

**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.)

<b>I) Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit</b>		
<b>I.1. Schallimmissionen</b>		
		<b>Ja</b>
		<b>Nein</b>
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	
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. Nachtarbeit, Rammen) oder durch erhebliche Umleitungsverkehre?	
		X

Bewertungsbogen zur Feststellung der UVP-Pflicht

		Ja	Nein
<b>I.2. Luftschadstoffe</b>			
I.2. a	Änderung der Immissionssituation		X
I.2. b	Verringerung		X
I.2. c	Zunahme		X
I.2. d	Vermeidungsmaßnahmen werden getroffen		X
<b>I.3. Erschütterungen und andere Belästigungen</b>			
I.3. a	Erschütterungen		X
I.3. b	Licht		X
I.3. c	Sonstiges (z.B. Elektromagnetische Felder aufgrund Gleichrichterwerk)		X
<b>II) Auswirkungen auf Boden und Fläche</b>			
<b>II.1. Ver- / Entsigelung der Oberfläche</b>			
II.1. a	Änderung der Versiegelungssituation		X
II.1. b	Entsigelung, Umfang ca. ....		X
II.1. c	Versiegelung, Umfang ca. ....		X
<b>II.2. Altlasten</b>			
II.2. a	Altlastenverdacht, orientierende Untersuchung erforderlich	x	
II.2. b	Altlasten vorhanden		X
II.2. c	Sanierung erforderlich		X
<b>II.3. Erzeugung von Abfällen durch</b>			
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
<b>III) Auswirkungen auf Gewässer, einschließlich Grundwasser</b>			
<b>III.1. Oberflächengewässer (s. Karte C Lapro<sup>1)</sup> 2015)</b>			
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
<b>III.2. Grundwasser (s. Karte C Lapro<sup>1)</sup> 2015)</b>			
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

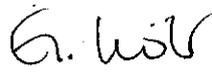
<sup>1)</sup> Lapro = Landschaftsprogramm Bremen 2015

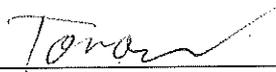
Bewertungsbogen zur Feststellung der UVP-Pflicht

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

<sup>1)</sup> Lapro = Landschaftsprogramm Bremen 2015

Bewertungsbogen zur Feststellung der UVP-Pflicht

Vorstehende Angaben wurden erstellt von: (Bitte ausfüllen)		
21.11.2018	Gerhild Köhr /E33	
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 type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Bremen, den 28.3.2015	Tornow 04-2	
	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 type="checkbox"/>	<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"/>	<input type="checkbox"/>
Bremen, den 02.04.2019	KRIESEN-WITT, 53-7	
	Name, OKZ	Unterschrift