

**Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau**



Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung
und Wohnungsbau • Contrescarpe 72 • 28195 Bremen

Amt für Straßen und Verkehr

Referat 20: Entwurf von Straßen

Herdentorsteinweg 49/50

28195 Bremen

Auskunft erteilt
Annette Kriesten-Witt /
Heike Groneberg

Dienstgebäude:
An der Reeperbahn 2
Zimmer T 8.05

Tel. +49 421 3 61-97 33
Fax

E-Mail
heike.groneberg@bau.bremen.de

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
53-6
AZ: 600-3-04-02/Domsheide

Bremen, 10.11.2020

ab am M.M/2020

Umgestaltung des ÖPNV-Knotenpunktes Domsheide

Ergänzende Vorprüfung nach § 5 Abs. 2 UVPG für die Umgestaltung des ÖPNV-Knotenpunktes Domsheide für die Variante 2.3

Ihr Antrag vom 2. November 2020

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Frau Freise, sehr geehrte Frau Megger, es ist erforderlich, relevante Gleis- und Weichenbereiche am ÖPNV-Knotenpunkt Domsheide grundlegend zu erneuern. In diesem Zusammenhang ist geplant, den ÖPNV-Knotenpunkt Domsheide umzugestalten. Die Überarbeitung der Gleistrassierung hat das Ziel, die Busse gemeinsam mit der Straßenbahn auf dem Straßenbahnkörper zu führen und dabei auf die derzeit parallel geführten separaten Busfahrstreifen zu verzichten. Dadurch entsteht die Möglichkeit, im Bereich der Nebenanlagen neue Flächen für Gestaltung, Aufenthalt und Bewegung zu schaffen. Die Haltestellen werden sowohl nach dem Grundsatz der Barrierefreiheit im ÖPNV gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) als auch in Bezug auf die Umsteigewege barrierefrei, da die Wege kurz, begreifbar und ohne topografische Einflüsse zu bewältigen sind. Die BSAG plant am Straßenbahnknotenpunkt Domsheide in den Kreuzungs- und Weichenbereichen den Einbau eines Masse-Feder-Systems (MFS). In den Haltestellenbereichen ist der Einbau eines kontinuierlich elastisch gebetteten Schienensystems (KES) vorgesehen.

Für die geplanten Maßnahmen ist ein Planfeststellungsverfahren nach § 28 (1) PBefG (Personenbeförderungsgesetz) durchzuführen.

- Seite 1 von 3 -



Bus / Straßenbahn
Haltestelle
Eduard-Schopf-Allee



Eingang
An der Reeperbahn 2
28217 Bremen

Poststelle:
T (0421) 361 2407
F (0421) 361 2050
E-Mail office@bau.bremen.de

Internet: <https://baumwelt.bremen.de> Die Datenverarbeitung der personenbezogenen Daten entspricht den gesetzlichen Vorgaben.
Weitere Informationen finden Sie hier: <https://baumwelt.bremen.de/info/dsgvo-kontakt>

Dienstleistungen und Informationen der Verwaltung unter Tel: (0421) 361-0, www.transparenz.bremen.de, www.service.bremen.de

Bereits im Juni 2020 erfolgte durch das Amt für Straßen und Verkehr der Antrag auf Durchführung einer UVP-Vorprüfung für die Umgestaltung des ÖPNV-Knotenpunktes Domsheide für die Variante 5.1. Nach Prüfung der eingereichten Unterlagen hatte die zuständige Planfeststellungsbehörde im Juli 2020 festgestellt, dass keine Verpflichtung besteht, für die beantragte Entscheidung bezüglich der Umgestaltung des ÖPNV-Knotenpunktes Domsheide in Variante 5.1 eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG durchzuführen.

Dieser Antragstellung lag offensichtlich ein internes Missverständnis/ Kommunikationsproblem im Bereich des Vorhabenträgers zugrunde, denn eine endgültige Entscheidung für eine Variante war und ist auch heute noch nicht getroffen worden. Vor diesem Hintergrund hat das Amt für Straßen und Verkehr daher unter dem Datum vom 2. November 2020 auch für die andere in Betracht kommende Variante 2.3 eine UVP-Vorprüfung beantragt.

Unter den vorstehend geschilderten Umständen hat die Planfeststellungsbehörde auch für die Variante 2.3 eine Vorprüfung nach § 5 Abs. 2 UVPG durchgeführt. Von Seiten des Vorhabenträgers war nachvollziehbar dargelegt worden, dass ansonsten möglicherweise der Eindruck einer Vorfestlegung auf eine Variante entstehen könnte.

Gemäß § 9 (3) Nr. 2 UVPG (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz) ist zu prüfen, ob dieses Vorhaben (hier Variante 2.3) UVP-pflichtig ist. Gemäß Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG ist für den Bau und die Änderung einer Bahnstrecke für Straßenbahnen eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen.

Es erfolgte eine erneute Einzelfallprüfung (Vorprüfung) über die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Ich habe die von Ihnen eingereichten Unterlagen zu der Variante 2.3 nach Maßgabe der §§ 7 und 9 UVPG geprüft. Aus den mir vorgelegten Unterlagen ergibt sich nach überschlägiger Prüfung, unter Berücksichtigung der in Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien, dass von dem Vorhaben (hier Variante 2.3) unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen weder aufgrund seiner Art, noch seiner Größe oder seines Standortes erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die nach § 25 UVPG zu berücksichtigen wären. Für das Vorhaben (hier Variante 2.3) ist mithin ein straßenbahnrechtliches Genehmigungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ohne Umweltverträglichkeitsprüfung ausreichend.

Zusammenfassend kann daher festgestellt werden, dass hinsichtlich der geplanten Umgestaltung des ÖPNV-Knotenpunktes Domsheide weder für die Variante 2.3 noch für die Variante 5.1 eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG besteht.

Diese Feststellung ist nicht selbstständig anfechtbar. Sie wird gemäß § 5 UVPG im Amtsblatt öffentlich bekannt gemacht und ist ebenfalls im Internet auf der Homepage des UVP-Verbundes öffentlich zugänglich.

Hinweis

Für das Planfeststellungsverfahren (beide Varianten) weise ich auf Grundlage der vorgelegten Unterlagen bereits heute daraufhin, dass u.a. Gutachten zum Lärm und zur Erschütterung sowohl für die Bauphase als auch für den Betrieb (Straßenbahn und Busse) vorzulegen sind. Die Ausführungsplanung ist in diesem Zusammenhang so weit zu konkretisieren, dass ausreichend konkrete Daten für eine Abschätzung der Lärm- und Erschütterungsbelastungen während der Bauphase vorgelegt werden können. Für die Planung zu berücksichtigen sind alle Minimierungen von Lärm und Erschütterungen, deren Umsetzung technisch möglich, wirtschaftlich vertretbar und lärm- bzw. erschütterungstechnisch sinnvoll ist, weil die sensible Umgebung mit denkmalgeschützten Gebäuden, Konzerthaus, Gerichtssaal und Schule dies erfordert. Hinsichtlich der Altlasten sind die erforderlichen Gutachten zur Feststellung und ordnungsgemäßen Beseitigung (Bodenmanagement: Bodenaustausch, Entsorgung) als Bestandteil der Planunterlagen zu erstellen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag


Kristin Witt

.....
Anlage: Ergebnis der Vorprüfung, Bekanntmachungstext

Ergebnis einer ergänzenden Vorprüfung nach § 5 Abs. 2 UVPG für die Umgestaltung des ÖPNV-Knotenpunktes Domsheide

Allgemeine Vorhabenbeschreibung

Umgestaltung des ÖPNV-Knotenpunktes Domsheide

hier: Öffentliche Bekanntmachung nach § 5 Abs. 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

Es ist erforderlich, relevante Gleis- und Weichenbereiche am ÖPNV-Verknüpfungspunkt Domsheide in Bremen grundlegend zu erneuern. Bereits in den Jahren 2018 und 2019 sind erste Arbeiten erfolgt, die nun fortgesetzt werden müssen. Die Überarbeitung der Gleistrassierung hat das Ziel, die Busse gemeinsam mit der Straßenbahn auf dem Straßenbahnkörper zu führen und dabei auf die derzeit parallel geführten separaten Busfahrstreifen zu verzichten. Dadurch entsteht die Möglichkeit, im Bereich der Nebenanlagen neue Flächen für Gestaltung, Aufenthalt und Bewegung zu schaffen. Die Haltestellen werden sowohl nach dem Grundsatz der Barrierefreiheit im ÖPNV gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) als auch in Bezug auf die Umsteigewege barrierefrei, da die Wege kurz, begreifbar und ohne topografische Einflüsse zu bewältigen sind.

Die BSAG plant am Straßenbahnknotenpunkt Domsheide in den Kreuzungs- und Weichenbereichen den Einbau eines Masse-Feder-Systems (MFS). In den Haltestellenbereichen ist der Einbau eines kontinuierlich elastisch gebetteten Schienensystems (KES) vorgesehen.

Für die Entscheidung nach § 5 Abs. 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) war bezüglich der beantragten Umgestaltungsmaßnahmen nach § 9 Abs. 3 Nr. 2 UVPG unter Berücksichtigung der in Anlage 3 aufgeführten Kriterien zu prüfen, ob die beantragten Maßnahmen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben können und daher die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung erfordern.

Im Juni 2020 erfolgte durch das Amt für Straßen und Verkehr der Antrag auf Durchführung einer UVP-Vorprüfung für die Umgestaltung des ÖPNV-Knotenpunktes Domsheide für die Variante 5.1. Nach Prüfung der eingereichten Unterlagen hatte die zuständige Planfeststellungsbehörde im Juli 2020 festgestellt, dass keine Verpflichtung besteht, für die beantragte Entscheidung bezüglich der Umgestaltung des ÖPNV-Knotenpunktes Domsheide in Variante 5.1 eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG durchzuführen.

Dieser Antragstellung lag offensichtlich ein internes Missverständnis/Kommunikationsproblem im Bereich des Vorhabenträgers zugrunde, denn eine endgültige Entscheidung für eine Variante war und ist auch heute noch nicht getroffen worden. Vor

diesem Hintergrund hat das Amt für Straßen und Verkehr daher unter dem Datum vom 2. November 2020 auch für die andere in Betracht kommende Variante 2.3 eine UVP-Vorprüfung beantragt.

Unter den vorstehend geschilderten Umständen hat die Planfeststellungsbehörde auch für die Variante 2.3 eine Vorprüfung nach § 5 Abs. 2 UVPG durchgeführt. Von Seiten des Vorhabenträgers war nachvollziehbar dargelegt worden, dass ansonsten möglicherweise der Eindruck einer Vorfestlegung auf eine Variante entstehen könnte.

Umweltauswirkungen

Die vg. Planung (hier Variante 2.3) betrifft einen bereits heute nahezu vollständig versiegelten Bereich im historischen Stadtkern Bremens.

Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit

Sowohl in der Bauphase als auch aus dem Betrieb der Straßenbahnen und Busse ergeben sich Belastungen des Menschen durch Lärm und Erschütterungen.

Die vorgesehene erschütterungsarme Baudurchführung mit begleitenden Schwingungsmessungen zum Schutz der denkmalgeschützten Gebäude minimiert gleichzeitig die Belastungen der Menschen in der Bauphase. Zur Minderung der Erschütterungen durch den Betrieb der Straßenbahnen ist der Einbau eines MFS vorgesehen sowie eines KES in den Haltestellenbereichen.

Es kommen in der Baudurchführung nur dem Stand der Technik entsprechend lärmarme Geräte und Verfahren zum Einsatz, so dass unter Beachtung der geltenden Vorschriften und Gesetze die Lärmbelastung auf ein unvermeidbares Minimum reduziert wird. Die Belange der Menschen in den sensiblen Bereichen von Konzert- und Gerichtssaal bzw. Schulraum werden berücksichtigt.

Für die Beurteilung des Lärms aus dem Betrieb der Straßenbahn und der Busse im Bereich des umgestalteten ÖPNV-Knotenpunktes wird ein Gutachten erstellt, aufgrund dessen erforderlichenfalls geeignete Schutzmaßnahmen entsprechend der geltenden Gesetze ergriffen werden.

Auf Grundlage des sog. Baustellenerlasses werden Staubemissionen der Baustelle durch technische Maßnahmen zur Emissionsbegrenzung hinsichtlich der eingesetzten Maschinen und Geräte sowie durch organisatorische Maßnahmen und geeignete Betriebsabläufe minimiert.

Ver- / Entsiegelung der Oberfläche

Gegenüber dem aktuellen Zustand ändert sich der Umfang der Versiegelung. Im Zuge der Umbaumaßnahmen erhöht sich das Maß der Versiegelung um ca. 125 m².

Eingriffe in Natur und Landschaft, Baumschutz

Es müssen voraussichtlich vier Bäume gefällt werden. Es handelt sich nicht um nach der Baumschutzverordnung geschützte Bäume. Im Rahmen der Freiraumplanung ist die

Schaffung neuer Baumstandorte vorgesehen. Andernfalls ist eine Ersatzzahlung bzw. ein Wertausgleich zu leisten. Zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Konflikte werden die Bäume gemäß § 39 BNatSchG zwischen dem 1.10. und 28.02. gefällt.

Auswirkungen auf kulturelles Erbe

Wesentliche Teile der Bebauung an der Domsheide sind denkmalgeschützt: Konzerthaus „Die Glocke“ mit Kapitelhaus, Häuser der Dominsel, Landgerichtsgebäude, ehemaliges Hauptpostamt sowie der sog. Kirkeby-Turm.

Planung und Bau der beantragten Maßnahme werden in engster Abstimmung mit dem Denkmalschutz erfolgen, um Auswirkungen auf die vg. Gebäude zu verhindern. Es ist eine erschütterungsarme Baudurchführung vorgesehen mit begleitenden Schwingungsmessungen.

Außerdem ist ein Grabungsschutzgebiet möglicherweise betroffen, denn im Rahmen der Umgestaltung der Domsheide werden große Flächen der bisher geschlossenen Platzanlage freigelegt.

Planung und Bau der beantragten Maßnahme werden in engster Abstimmung mit der Landesarchäologie erfolgen. Eine Begleitung der Arbeiten im Untergrund wurde zugesagt, so dass eine Feststellung und Untersuchung der zu erwartenden archäologischen Befunde sowie eine Sicherung von Artefakten sichergestellt ist.

Auswirkungen auf Boden und Fläche

Der Bau eines MFS ist mit erheblichem Bodenaustausch verbunden. Gemäß Hinweisen des zuständigen Bodenschutzreferates sowie einer ersten Baugrunderkundung ist mit Altlasten zu rechnen. Es werden PAK (u.a. „Hausbrand“), Schwermetalle und evtl. eine Salzbelastung erwartet. Zudem können im Randbereich Belastungen aus einer ehemaligen Tankstelle und einer Reinigung vorliegen.

Eine enge Begleitung der Baumaßnahme durch das Bodenschutzreferat ist vorgesehen. Im Rahmen des Bodenmanagements werden weitere Baugrundaufschlüsse erfolgen, ein umfangreicher Bodenaustausch ist vorgesehen mit einer ordnungsgemäßen Entsorgung der Abfälle.

Da mit dem Vorhandensein von Kampfmitteln zu rechnen ist, wird vorab eine Sondierung der Verdachtsflächen erfolgen.

Sonstige Belange

Im Hinblick auf bau- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Gewässer, einschließlich Grundwasser, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Beeinträchtigungen von Landschaftsbild, Klima oder ökologisch empfindlichen Gebieten sowie Sekundärwirkungen resultieren aus der vg. Planung keine Betroffenheiten. Artenschutzrechtliche Belange sind nicht berührt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Prüfung ergeben hat, dass aufgrund der im Rahmen der vg. Planung (hier Variante 2.3) durchzuführenden Maßnahmen unter Berücksichtigung der Vorkehrungen des Vorhabenträgers (insbes. Minimierung von Erschütterungen und Lärm, Bodenaustausch/Altlastensanierung und Bewahrung des kulturellen Erbes) erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen unter Berücksichtigung der in Anlage 3 des UVPG aufgeführten Kriterien ausgeschlossen sind.

Daher besteht keine Verpflichtung, für die beantragte Entscheidung bezüglich der Umgestaltung des ÖPNV-Knotenpunktes Domsheide in Variante 2.3 in Bremen eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG durchzuführen.

Zusammenfassend kann daher festgestellt werden, dass hinsichtlich der geplanten Umgestaltung des ÖPNV-Knotenpunktes Domsheide weder für die Variante 2.3 noch für die Variante 5.1 eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG besteht.

Diese Feststellung ist nach § 5 Abs. 3 Satz 1 UVPG nicht selbständig anfechtbar.

Bremen, den 10. November 2020

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau
Planfeststellungsbehörde

Az.:600-3-04-02/Domsheide

**Bau und Vermietung von Nahverkehrsanlagen
- Betrieb gewerblicher Art -**



Bau und Vermietung von Nahverkehrsanlagen
Herdentorsteinweg 49/50, 28195 Bremen

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau
Referat 53 – Planfeststellungsbehörde
z. H. Frau Kriesten-Witt
28195 Bremen

Auskunft erteilt:
Britta Frelse
Zimmer U 603
T (04 21) 361 9103
F (04 21) 496 9103
E-mail
britta.frelse@asv.bremen.de
Datum und Zeichen
Ihres Schreibens: -

Meln Zeichen 20-5 / BRF
(bitte bei Antwort angeben)

Bremen, 02.11.2020

Umgestaltung des ÖPNV-Knotenpunktes Domsheide in Bremen
Hier: Antrag auf eine allgemeine Vorprüfung hinsichtlich der UVP-Pflicht
(§ 9 UVPG Änderungsvorhaben)

Sehr geehrte Frau Kriesten-Witt,

Es ist erforderlich, relevante Gleis- und Weichenbereiche am ÖPNV-Verknüpfungspunkt Domsheide in Bremen grundlegend zu erneuern. Bereits in den Jahren 2018 und 2019 sind erste Arbeiten erfolgt, die nun fortgesetzt werden müssen.

Im Rahmen der Vorentwurfsplanung erfolgte ein umfangreicher Variantenvergleich. Die Überarbeitung der Gleistrassierung hat das Ziel, die Busse gemeinsam mit der Straßenbahn auf dem Straßenbahnkörper zu führen und dabei auf die derzeit parallel geführten separaten Busfahrstreifen zu verzichten. Dadurch entsteht die Möglichkeit, im Bereich der Nebenanlagen neue Flächen für Gestaltung, Aufenthalt und Bewegung zu schaffen.

Im Bereich vor dem Konzerthaus „Glocke“ soll zur Verminderung der Schall- und Erschütterungsemissionen ein Masse-Feder-System eingebaut werden.

Für das Vorhaben ist ein Planfeststellungsverfahren nach §28 (1) PBefG durchzuführen. Der Antrag auf Planfeststellung soll vrsl. im Februar 2021 gestellt werden. Eine Umsetzung der Maßnahme ist für 2022/2023 geplant.

Zur Kurzbeschreibung des Vorhabens liegt der Erläuterungsbericht aus der Vorentwurfsplanung bei. Hier wird von zwei möglichen Varianten ausgegangen. Der Antrag auf UVP-Vorprüfung für die Variante 5.1 ist bereits vorgelegt und beschieden. Hiermit bitten wir Sie nunmehr um die Durchführung der Allgemeinen Vorprüfung hinsichtlich der UVP-Pflicht des Vorhabens (§ 9 UVPG Änderungsvorhaben) auf der Grundlage der beigefügten Unterlagen für die Variante 2.3, die ebenfalls noch als mögliche Vorzugsvariante betrachtet wird.

Eine Abwägung zu den Varianten 5.1 und 2.3 erfolgt bis zur Vorlage der Planfeststellungsunterlagen.



Dienstgebäude
Herdentorsteinweg 49/50
28195 Bremen



Bus / Straßenbahn
Hauptbahnhof
oder Herdentor

Eingang
Abt. Entwurf und Neubau
von Straßen
Hillmannplatz 8-10
Abt. Straßenerhaltung
und
Abt. Brücken- und Ing.bau
Herdentorsteinweg 7

Sprechzeiten
Mo bis Fr.
8:00 - 12:00 Uhr
weitere Termine
nach tel.
Vereinbarung möglich

Geschäftsstelle:
T (0421) 361 9780
F (0421) 361 9738
E-Mail
office@asv.bremen.de



Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


(Petra Megger)

Anlagen zum o.g. Vorhaben:

- UVP-Bewertungsbogen, November 2020
- Anlage zum Bewertungsbogen zur Feststellung der UVP-Pflicht, November 2020
- Lagepläne der Variante 2.3 für die Verkehrsanlagen sowie der Freianlagenplanung des Vorentwurfs, (Juni) 2019
- Umgestaltung Domsheide - Verkehrstechnische Machbarkeitsstudie - Verkehrstechnische Erläuterungen (Erläuterungsbericht aus der Vorentwurfsplanung), September 2019
- Kurzbericht zur orientierenden Baugrunduntersuchung, Dezember 2013
- Aktenvermerk Vorbereitende Maßnahmen - Abstimmungsgespräch mit dem Referat Bodenschutz des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr zu Altlasten im Bereich Domsheide, August 2019
- Abstimmung Landesarchäologie, August 2019
- Kartierung Landesarchäologie
- Aktenvermerk Vorbereitende Maßnahmen - Fortschreibung Konzept für die Betrachtung der vorbereitenden Maßnahmen/ Baugrund, Version 1.3, Oktober 2019

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

Lage und Bezeichnung des Vorhabens:

Umgestaltung des ÖPNV-Knotenpunktes Domsheide in Bremen

Umbau der Verkehrs- und Gleisanlagen auf der Domsheide im historischen Stadtkern

Aufwertung und Schaffung eines barrierefreien Stadtraums sowie barrierefreier Haltestellen

Geplante/r Antragstellung: Planfeststellung 02/2021

 Baubeginn: 11/2022

 Fertigstellung: 02/2023

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

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

Es handelt sich um ein Vorhaben gemäß (bitte ankreuzen)

- § 7 UVPG (Neubauvorhaben)
- § 8 UVPG (UVP-Pflicht bei Störfallrisiko)
- § 9 UVPG (Änderungsvorhaben)
- §§ 10 - 12 UVPG (Kumulierendes Vorhaben – Erläuterung erforderlich)
-

Angaben zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen:

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

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

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

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

Bewertungsbogen zur Feststellung der UVP-Pflicht

		Ja	Nein
I.2. Luftschadstoffe			
I.2. a	Änderung der Immissionssituation		X
I.2. b	Verringerung		
I.2. c	Zunahme		
I.2. d	Vermeidungsmaßnahmen werden getroffen	x	
I.3. Erschütterungen und andere Belästigungen			
I.3. a	Erschütterungen		X
I.3. b	Licht		X
I.3. c	Sonstiges (z.B. Elektromagnetische Felder aufgrund Gleichrichterwerk)		X
II) Auswirkungen auf Boden und Fläche			
II.1. Ver- / Entsiegelung der Oberfläche			
II.1. a	Änderung der Versiegelungssituation	X	
II.1. b	Entsiegelung, Umfang ca. 0,0.....	X	
II.1. c	Versiegelung, Umfang ca. 125 m ² ...	X	
II.2. Altlasten			
II.2. a	Altlastenverdacht, orientierende Untersuchung erforderlich	X	
II.2. b	Altlasten vorhanden	X	
II.2. c	Sanierung erforderlich	x	
II.3. Erzeugung von Abfällen durch			
II.3. a	Abrissarbeiten (insbes. Abfälle >Z 2, z.B. Asphalte, Schotter)	X	
II.3. b	Bodenaustausch	X	
II.3. c	Sonstiger erheblicher Abfallanfall	x	
III) Auswirkungen auf Gewässer, einschließlich Grundwasser			
III.1. Oberflächengewässer (s. Karte C Lapro¹⁾ 2015)			
III.1. a	Auswirkungen auf die Gewässergüte		X
III.1. b	Änderung der Oberflächenentwässerung (z.B. Wasserabfluss (Starkregenereignisse etc.), Verlegung, Aufhebung oder Herstellung eines Gewässers wie bspw. ein Straßenseitengraben, Verrohrung oder ähnliches)		X
III.1. c	Gewässerausbauung		X
III.2. Grundwasser (s. Karte C Lapro¹⁾ 2015)			
III.2. a	Vorhaben liegt im Wasserschutzgebiet		X
III.2. b	Grundwasserabsenkung vorgesehen		X
III.2. c	Änderung der Grundwasser- Neubildungsrate oder der Grundwasser- Strömung		X
III.2. d	Maßnahmen im Bereich von Hochwasserschutzanlagen		X
III.2. e	Auswirkungen auf Bewirtschaftungsziele nach WRRL		X

¹⁾ Lapro = Landschaftsprogramm Bremen 2015


Bewertungsbogen zur Feststellung der UVP-Pflicht


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

¹⁾ Lapro = Landschaftsprogramm Bremen 2015

Bewertungsbogen zur Feststellung der UVP-Pflicht

Vorstehende Angaben wurden erstellt von: (Bitte ausfüllen)		
Sondervermögen Infrastruktur der Stadtgemeinde Bremen Bau und Vermietung von Nahverkehrsanlagen - Betrieb gewerblicher Art -		
02.11.2020	Britta Freise (20-5)	gez. i.A. Brita Freise
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)		X
Bremen, den 09.11.2020	KRIEGER-WITT, S3-7	
	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.		X
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.	X	
Bremen, den 09.11.2020	KRIEGER-WITT, S3-7	
	Name, OKZ	Unterschrift

Umgestaltung des ÖPNV-Knotenpunktes Domsheide in Bremen

- Anlage zum Bewertungsbogen zur Feststellung der UVP-Pflicht –

Begründung / Erläuterung

Folgende Angaben wurden erstellt von:

Sondervermögen Infrastruktur der Stadtgemeinde Bremen
Bau und Vermietung von Nahverkehrsanlagen
- Betrieb gewerblicher Art -

i.A. Britta Freise

Bremen, den 02.11.2020

Einführung

Es ist erforderlich, relevante Gleis- und Weichenbereiche am ÖPNV-Verknüpfungspunkt Domsheide in Bremen grundlegend zu erneuern. Bereits in den Jahren 2018 und 2019 sind erste Arbeiten erfolgt, die nun fortgesetzt werden müssen.

Im Rahmen der Vorentwurfsplanung erfolgte ein umfangreicher Variantenvergleich. Die Überarbeitung der Gleistrassierung hat das Ziel, die Busse gemeinsam mit der Straßenbahn auf dem Straßenbahnkörper zu führen und dabei auf die derzeit parallel geführten separaten Busfahrstreifen zu verzichten. Dadurch entsteht die Möglichkeit, im Bereich der Nebenanlagen neue Flächen für Gestaltung, Aufenthalt und Bewegung zu schaffen.

Im Bereich vor dem Konzerthaus „Glocke“ soll zur Verminderung der Schall- und Erschütterungsemissionen ein Masse-Feder-System eingebaut werden.

Zur Kurzbeschreibung des Vorhabens liegt der Erläuterungsbericht aus der Vorentwurfsplanung bei. Hier wird von zwei möglichen Varianten ausgegangen. Der Antrag auf UVP-Vorprüfung für die Variante 5.1 wurde bereits gestellt. Mit diesem Schreiben wird um die Durchführung der Allgemeinen Vorprüfung hinsichtlich der UVP-Pflicht des Vorhabens (§ 9 UVPG Änderungsvorhaben) auf der Grundlage der beigefügten Unterlagen für die Variante 2.3, die ebenfalls als mögliche Vorzugsvariante betrachtet wird, gebeten.

Für das Vorhaben ist ein Planfeststellungsverfahren nach §28 (1) PBefG durchzuführen. Der Antrag auf Planfeststellung soll vrsl. im Februar 2021 gestellt werden. Eine Umsetzung der Maßnahme ist für 2022/2023 geplant.

Variantenbeschreibung

Die beiden Varianten 2.3 und 5.1 haben folgende Gemeinsamkeiten:

- Die Buslinie 25 Fahrtrichtung Weidedamm Süd wird vor dem Knotenpunkt Tiefer in den Rechtsabbieger in der Balgebrückstraße ausgeschleust. Aus Richtung Weidedamm-Süd kann die Linie 25 direkt im Knotenpunktbereich in den besonderen Bahnkörper einfahren.
- Die Buslinie 24 fährt südlich des Knotenpunktes Tiefer auf den besonderen Bahnkörper und nutzt diesen bis zur Violenstraße, das gilt auch für die Gegenrichtung.
- Die Nachtlinie N5 kann im Knotenpunktbereich Tiefer mit einem U-Turn wenden. In der Balgebrückstraße besteht im Seitenbereich die Möglichkeit Überhangzeiten abzuwarten um anschließend wieder in den besonderen Bahnkörper einzufahren.
- Aufgrund der neuen Trassierungen wird in Verbindung mit den erforderlichen Weichenverbindungen und Kreuzungen zwischen der Nord/Süd-Verbindung und der Ost/West-Verbindung bei beiden Varianten die Verschiebung des Kirkeby-Turms erforderlich.
- Aufgrund der geplanten gemeinsamen Nutzung der Haltestellen und des Fahrweges durch Bus und Straßenbahn können die Buswendeanlage vor der Glocke und die Bushaltestellen in der Balgebrückstraße entfallen. Dies hat zur Folge, dass die Befahrung der Domsheide mit Privatfahrzeugen zukünftig nicht mehr möglich sein wird, da eine An- oder Abfahrt nur noch über Betriebsanlagen der BSAG möglich wäre und dies nicht zulässig ist.
- Die Gleisverbindung aus Richtung Neustadt zur Obernstraße entfällt. Alle weiteren erforderlichen Umleitungsverbindungen sind in beiden Varianten möglich.
- Länge der Haltestellenkante der Linien 4, 6 und 8 sowie der Buslinien 24 und 25 erfordert 75 m, um den Halt von entweder zwei Straßenbahnen oder einer Straßenbahn und zwei Gelenkbussen zu ermöglichen.
- Die Länge der Haltestellenkante der Linien 2 und 3 sind mit 40 m ausreichend.

Variante 2.3

In der Variante 2.3 liegt die Haltestellen für die Linien 4, 6 und 8 sowie die Buslinien 24 und 25 in der Balgebrückstraße. Durch die Verschiebung der Haltestellen in Richtung Tiefer, bleibt die wichtige Querung Markt-/Dechanatstraße für den Fuß- und Radverkehr erhalten.

Die Trassierung der Linien 4, 6 und 8 rückt ca. 3,50 m näher in Richtung Glocke und der Nachbarbebauung heran. Durch Wegfall der Buswendeanlage in diesem Bereich werden Flächen gewonnen. Die aus betrieblichen Gründen (Umleitung) erforderliche Verbindung der Linien 4, 6 und 8 mit der Führung der Linien 2 und 3 Richtung Obernstraße erfolgt östlich der Haltestellen vor dem Alten Postamt. Durch die Verschiebung der Haltestellen in der Balgebrückstraße in Richtung Tiefer kann die Abstellanlage in der Balgebrückstraße nicht gehalten werden. Ein Ersatz hierfür ist an anderer Stelle in der Innenstadt erforderlich.

Im Bereich der Violenstraße wurde die Trassierung um ca. 2,00 m vom Gebäude des Landgerichts abgerückt, um hier mehr Platz für die Nebenanlagen zu generieren. In diesem Bereich der Violenstraße ist der Andienungsverkehr für die Glocke und andere Anlieger möglich. Nach Abstimmung mit dem Betriebsleiter der BSAG ist der Abfluss grundsätzlich Richtung Ostertorstraße vorzusehen.

Die Radverkehrsführung ist wie folgt vorgesehen:

- Balgebrückstraße West nördlich Marktstraße, Zweirichtungsradweg
- Balgebrückstraße West südlich Marktstraße, Radfahrstreifen
- Balgebrückstraße Ost, Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn, evt. Fahrradstraße
- Dechanatstraße Radfahrstreifen für die Fahrtrichtung Westen
- Dechanatstraße Führung im Mischverkehr Richtung Osten, evt. Fahrradstraße

Für die Linien 2 und 3 wird eine Trassierung parallel zum Postgebäude gewählt.

Hierdurch wird eine Verbesserung für die Lage der dortigen Haltestellen erreicht.

Insbesondere die nördliche Haltestelle erhält hierdurch, gegenüber dem Bestand, eine großzügigere Wartefläche für die Fahrgäste. Die Haltestellen liegen parallel auf einer Höhe, so dass an den Haltestellenenden eine direkte barrierefreie Verbindung erzielt wird.

Begründung / Erläuterung zu den Angaben im Prüfbogen zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen

I) Auswirkungen auf Menschen, insbesondere menschliche Gesundheit

I.1 Schallimmissionen / I.3 Erschütterungen und andere Belästigungen

Schall- und Erschütterungsimmissionen entstehen grundsätzlich durch Kreuzungen und Weichen im Bereich von Straßenbahnbetriebsanlagen. Durch den Einbau eines Masse-Feder-Systems können Schwingungen, Schall- und Erschütterungsimmissionen reduziert werden.

II) Auswirkungen auf Boden und Fläche

II.1. Ver- / Entsiegelung der Oberfläche

Die Umgestaltung der Domsheide beschränkt sich in der Innenstadt Bremens auf einen nahezu vollständig versiegelten Raum. Im Zuge der Umgestaltung werden vrsl. vier Bäume gefällt und ihre Baumscheiben ebenfalls überbaut. Zur Annahme der Größe der zu versiegelnden Fläche wird der höherwertige Biotoptyp und damit die Kronentraufe der Bäume herangezogen. Insgesamt werden so ca. 125m² neu versiegelt. Im Gegenzug ist im Rahmen der Freiraumplanung ist die Schaffung neuer Baumstandorte im Straßenraum vorgesehen, sodass sich der Versiegelungsgrad vrsl. wieder reduziert wird.

II.2 Altlasten / II.3 Erzeugung von Abfällen

Punktuelle Untersuchungen aus 2013 lassen massive künstliche Auffüllungen und schluffige (mit Schlacke und Ziegelresten) Böden unter der Befestigung von 1,00 m bis 2,30 m Mächtigkeit zu erwarten, die ausgetauscht werden müssen. Im Weiteren stehen gut wasserdurchlässige Sande mit einer mitteldichten Lagerung an.

Der Bau eines Masse-Feder-Systems ist mit erheblichem Bodenaustausch verbunden. Nach vorliegender Skizze ist mit einem Bodenaushub bis ca. 1,50 m unter Schienenoberkante zu rechnen. Für den weiteren Projektverlauf ist daher eine genaue Kenntnis über die konkreten Bodenverhältnisse und Schadstoffbelastungen erforderlich.

Ein Austausch zwischen CTB und dem zuständigen Referat Bodenschutz des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr in 2019 sollte Klarheit dahingehend schaffen, ob im Bereich der Domsheide grundsätzlich Verdachtsmomente bestehen und somit schwerpunktmäßig zu untersuchen wären.

Es wurde u.a. folgendes festgestellt:

- Grundsätzlich sind nur Hinweise über Altlasten vorhanden, jedoch keine detaillierten Informationen,
- Im Bereich der Domsheide werden überwiegend PAKs (u. a. „Hausbrand“) sowie ggf. Schwermetalle erwartet,
- Es wird angeregt zu überprüfen, in wie weit eine Salzbelastung im Bereich der Domsheide vorhanden ist,
- Im Bereich der Balgebrückstraße ist ähnlich zur Domsheide mit künstlichen Aufschüttungen zu rechnen,
- Im Bereich der Domsheide geht aus den gesichteten Unterlagen hervor, dass keine Fabrikationsanlagen in der Vergangenheit angesiedelt waren,
- Im Bereich des McDonald´s hat sich in der Vergangenheit eine chemische Reinigung befunden,
- In der Balgebrückstraße/Ecke Marktstraße hat sich in der Vergangenheit eine Tankstelle befunden.

Im Zuge der weiteren Planung sind Baugrunderkundungen sowie Schadstoffuntersuchungen, um Aussagen zur Bodenbelastung treffen zu können, anberaunt.

Weiterhin muss mit dem Vorhandensein von Kampfstoffen gerechnet werden. Dies bedeutet, dass bei baulichen Maßnahmen (Baugrunderkundungen) vorab eine Sondierung der Verdachtsflächen zu erfolgen hat.

IV) Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Durch das Vorhaben müssen vrs. vier Bäume gefällt werden. Es handelt sich dabei um eine Holländische Linde (*Tilia vulgaris*) mit einem Stammumfang von 32 cm im Kurvenbereich Violenstraße / Domsheide, zwei Kaiserlinden (*Tilia intermedia*) mit einem Stammdurchmesser von jeweils 19 cm im heutigen Haltestellenbereich an der Domsheide und eine Gewöhnliche Platane in der Balgebrückstraße mit einem Stammdurchmesser von 9 cm. Die Bäume sind demnach **nicht** nach der Baumschutzverordnung des Landes Bremen geschützt.

Nach der „Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung für die Freie Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde)“ ist im Rahmen der frühzeitigen Eingriffsbestimmung in der Regel nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne des BremNatG zu rechnen, wenn:

1. zuzulassende Vorhaben weniger als 100 m² Fläche beansprucht **und**

a) seine Gesamthöhe 10 m nicht überschreitet **und**

b) keines der folgenden Kriterien bei der Durchführung des Vorhabens betroffen wird:

- Schutzgebiete (NSG, LSG, EU-Vogelschutzgebiet, Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung),
- nach § 22a BremNatSchG geschützte Biotope,
- artenschutzrechtliche Belange,
- Funktionsausprägungen von besonderer Bedeutung

Bzw. 2. das zuzulassende Vorhaben mehr als 100 m², aber weniger als 1.000 m² Fläche beansprucht **und**

über die oben in a) und b) genannten Kriterien hinaus keine Biotope der Wertstufe 4 oder 5 gemäß Biotopwertliste betroffen sind.

Da hier mit der Fällung der vier nicht geschützten Straßenbäume, die einer Beanspruchung von 125m² (unversiegelter) Fläche entsprechen, der 2. Fall zutrifft, wird davon ausgegangen, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne des BremNatG zu erwarten sind und die Eingriffsregelung nicht anzuwenden ist.

Die Holländische Linde und die Gewöhnliche Platane sind Straßenbäume im Eigentum des SKUMS. Hierfür wird je eine Ersatzpflanzung oder Ersatzzahlung erforderlich. Für die beiden Kaiserlinden, die im Eigentum der BSAG stehen, wird ein Wertausgleich zu zahlen sein. Im Rahmen der Freiraumplanung ist die Schaffung neuer Baumstandorte im Straßenraum vorgesehen.

Zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Konflikten werden die Bäume gem. § 39 BNatSchG zwischen dem 01.10. und 28.02. gefällt.

VIII) Auswirkungen auf kulturelles Erbe oder sonstige Sachgüter

Die raumbildenden Dominanten der Platzbebauung der Domsheide sind denkmalgeschützt. Hierbei handelt es sich um das auf dem Grundriss des ehemaligen Domklosters errichtete renommierte Konzerthaus „Die Glocke“ mit dem Kapitelhaus (1926/28), die Häuser der Dominsel, das Gebäude des Landgerichts (1891/95) und das ehemalige Hauptpostamt (1875/79) sowie der 1988 nach Entwurf von Per Kirkeby errichtete Turm. Es ist beabsichtigt, in Zukunft die Westseite des Platzraums mit dem ehem. Bankhaus Friedrich A. Büning (1928, heute McDonalds), dem Petrihof (1910, heute Käfer Isoliertechnik) und dem bereits denkmalgeschützten Börsenhof A (1861/64) zusammen mit der eingeschlossenen Platzfläche als Denkmalensemble auszuweisen.

Planung und Bau erfolgen in engster Abstimmung mit dem Denkmalschutz, um etwaige Auswirkungen auf o.a. Gebäude zu verhindern.

VIII.1a Ein Grabungsschutzgebiet ist möglicherweise betroffen

Für die bevorstehende Baumaßnahme Umgestaltung der Domsheide werden große Flächen der bisher geschlossenen Platzanlage freigelegt.

Es besteht Interesse der Landesarchäologie in dem Bereich der Domsheide zur Sicherung von Artefakten.

Es werden in dem Bereich der Marktstraße/Balgebrückstraße und Domsheide Gebäude vermutet, die sich im Untergrund befinden. Des Weiteren soll ein Graben von 7 m Breite und 7 m Tiefe ausgepflastert und um die ehemalige Kirche (jetzige Börse) verlaufen. Der Verlauf

wurde jedoch noch nicht festgestellt. Mit großem Interesse wird die Möglichkeit erachtet, im Bereich des Masse-Feder-Systems weitere Erkundungen zu erzielen und durchzuführen.

Die Landesarchäologie hält es weiterhin für möglich, den durch den Kirkeby-Turm überbauten Brunnen sichtbar in der Fläche wiederaufzubauen. Entsprechende Schachtelemente sind bereits verfügbar und könnten möglicherweise aufgebaut werden.

Die weitere Planung erfolgt daher in enger Abstimmung mit der Landesarchäologie.