

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



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

Consult Team Bremen GmbH als Beauftragte
und der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau, Referat
Stadtumbau, als Vorhabenträgerin

Auskunft erteilt
Annette Kriesten-Witt

Dienstgebäude:
An der Reeperbahn 2
Zimmer T 8.05

Tel. +49 421 3 61-23 47
Fax

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

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
53-7

Bremen, 12. Mai 2020

**Antrag nach § 74 Abs. 7 BremVwVfG für den Bau einer Querung in der Nordstraße im
Bereich der Haltestelle Grenzstraße
Hier: Einzelfallprüfung der Antragsunterlagen zum Verzicht auf die Durchführung ei-
nes Planfeststellungsverfahrens nach § 74 Abs. 7 BremVwVfG**

Sehr geehrte Damen Herren,

mit Schreiben vom 23.04.2020 beantragte die Consult Team Bremen GmbH für die Senato-
rin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, Referat
Stadtumbau, den Bau einer Querung der Nordstraße im Bereich der Haltestelle Grenzstra-
ße, als Maßnahmen von unwesentlicher Bedeutung im Sinne des § 74 Abs. 7 BremVwVfG
zu beurteilen.

Ich habe die von Ihnen eingereichten Unterlagen nach Maßgabe der §§ 7 und 9 UVPg ge-
prüft. Diese Prüfung hat ergeben, dass für die vorgesehenen Maßnahmen erhebliche nach-
teilige Umweltauswirkungen nicht zu erwarten sind. Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung kann daher entfallen.

Die vorgesehenen Maßnahmen sind als Maßnahmen von unwesentlicher Bedeutung im
Sinne des § 74 Abs. 7 BremVwVfG anzusehen.

Die Durchführung eines förmlichen Planfeststellungsverfahrens kann daher entfallen.

Rechte Dritter werden – soweit aus den eingereichten Unterlagen erkennbar – nicht berührt.
Andere öffentliche Belange werden ebenfalls nicht berührt. Die in der Trägerbefassung ein-
gebrachten Anmerkungen wurden in der Planung berücksichtigt.

Der Hinweis der Bremer Straßenbahn AG, dass die Fahrsignale für die Straßenbahn ange-
zeigt und diese mit Bevorrechtigung geschaltet werden, wird von der Vorhabenträgerin
ebenfalls bei der Umsetzung der Maßnahme berücksichtigt.

- Seite 1 von 2 -



Bus/Straßenbahn
Haltestelle
Eduard-Schopf-Allee



Eingang
An der Reeperbahn 2
28217 Bremen

Bankverbindungen
Sparkasse Bremen
IBAN DE73 2905 0101 0001 0906 53 BIC SBREDE22XXX
Deutsche Bundesbank
IBAN DE16 2500 0000 0025 0015 30 BIC: MARKDEF1250

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

Ich weise daraufhin, dass sich die Prüfung nach § 74 Abs. 7 BremVwVfG ausschließlich auf die Straßenbahn-Betriebsanlagen bezieht.

Die Feststellung des Verzichts auf die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist gemäß § 5 Abs. 2 UVPG der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Dieses erfolgt durch Bekanntmachung auf der Homepage des UVP-Verbundes und im Amtsblatt der Freien Hansestadt Bremen.

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

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Kriesten-Witt

Darüber hinaus möchten wir auf die Abhandlung der Themen Lärmimmissionen und Verkehrsuntersuchung im Erläuterungsbericht hinweisen.

Abschließend finden Sie im Register 5 der Genehmigungsunterlage den Bewertungsbogen zur Feststellung der UVP-Pflicht, mit der Bitte um Berücksichtigung.

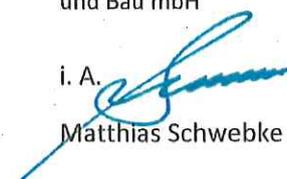
Somit dürfen u. E. alle Voraussetzungen zur Plangenehmigung nach § 28 (1a) PBefG vorliegen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Consult Team Bremen
Gesellschaft für Verkehrsplanung
und Bau mbH

i. A.


Matthias Schwebke

i. A.


Alberto Rodriguez

Anlagen: gemäß Fließtext



Die Freie Hansestadt Bremen,
die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau
vertreten durch
Consult Team Bremen GmbH

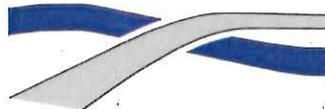
Städtebauförderung Walle

**Querung der Nordstraße
an der Haltestelle Grenzstraße**

Erläuterungsbericht

zur

Genehmigungsplanung
(Version 1.1; 03.04.2020)



HBI Hiller + Begemann Ingenieure GmbH
Loignystraße 31
28211 Bremen

INHALTSVERZEICHNIS

1. Grundlagen	3
1.1. Veranlassung	3
1.2. Planungsraum	3
1.3. Eigentum	3
1.4. Beschreibung ist-Zustand	4
1.5. Baugrundverhältnisse	4
1.6. Planungsbeteiligte	5
1.7. Planungsablauf	5
1.8. Zwangspunkte	5
2. Entwurf	5
2.1. Lageplan Querung Nordstraße; in Verlängerung Schulze-Delitzsch-Straße	5
2.2. Querschnitt Querung Nordstraße	7
2.3. Oberbauformen Querung Nordstraße	7
2.4. Barrierefreiheit	7
2.5. Lärmimmissionen	8
2.6. Verkehrsuntersuchung	8
2.7. Ökologie	8
2.8. Leitungsträger	9
3. Zusammenfassung	9

Anlagen

Pläne

Anlage 1.0	Übersichtskarte	ohne Maßstab
Anlage 2.1	Lageplan	M 1 : 250
Anlage 3.1	Querschnitt	M 1 : 50
Anlage 4.1	Leitungsbestandsplan	M 1 : 250

Dokumente

Anlage 5.0	Bewertungsbogen zur Feststellung der UVP-Pflicht
------------	--

1. Grundlagen

1.1. Veranlassung

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau vertreten durch das Consult Team Bremen GmbH, beabsichtigt im Rahmen der Städtebauförderung Walle -aktive Stadt- und Ortsteilzentren- die Straßenzüge St.-Magnus-Straße, Steffensweg, Schulze-Delitzsch-Straße sowie den Durchgang zwischen Schulze-Delitzsch-Straße und Nordstraße, die Haltestelle Grenzstraße, die Öffnung des Walls zur Überseestadt und den Ökumenischen Platz, umzugestalten.

Aufbauend auf einem durch die Planungsgruppe Nord im Jahr 2014 durchgeführten Verkehrskonzept und der durch BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner in Arbeitsgemeinschaft mit dem Büro Horeis + Blatt aufgestellten Entwurfsplanung aus Mai 2016, ist HBI Hiller + Begemann Ingenieure GmbH von der Consult Team Bremen GmbH, mit der Fortführung der Verkehrsplanung für die Teilmaßnahme der Querung der Nordstraße im Bereich der Haltestelle Grenzstraße, beauftragt.

Ziel dieser Planung ist es neben den verkehrlichen Ansprüchen auch die städtebaulichen Qualitäten zu fördern und zu unterstützen. Mit der anliegenden Planung soll eine fuß- und radläufige Verbindung zwischen den Stadtteilzentren Walle und der Überseestadt geschaffen werden.

Als nächster Planungsschritt ist das Planrecht auf Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zu erwirken.

1.2. Planungsraum

Der Planungsraum befindet sich im Stadtteil Bremen – Walle. Die in diesem Entwurf betrachtete Teilmaßnahme des Städtebauförderungsprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ umfasst die Nordstraße auf Höhe der Straßenbahnhaltestelle Grenzstraße. Die vorgesehene Querung der Nordstraße, südlich der Haltestelle Grenzstraße, befindet sich in westlicher Verlängerung der Schulze-Delitzsch-Straße.

Die Lage des Planungsraums ist in der Übersichtskarte in Anlage 1 dargestellt.

1.3. Eigentum

Die im Planungsraum zu betrachtenden Flächen befinden sich im Eigentum der Stadtgemeinde Bremen.

1.4. Beschreibung ist-Zustand

Die Nordstraße ist eine 4-streifige Verbindungsstraße (zwei Fahrstreifen je Richtung) die den Innenstadtbereich und die Bundesstraße 6 (B6) mit den innerstädtischen Hafengebieten und die angrenzenden Stadtteile Walle, Gröpelingen und Oslebshausen verbindet und auf Höhe der Stadtteile Walle und Überseestadt in Nord-Süd-Ausrichtung verläuft. Die Nordstraße ist der Straßenkategorie HS III (regionale Verbindungsstraße) zuzuordnen.

Die Nebenanlagen der Nordstraße sind beidseitig mit Geh- und Radweganlagen ausgestattet. Stadtauswärts wird die Nordstraße im Plangebiet von einem Längsparkstreifen begleitet.

Die stadtauswärtige Gehwegbreite beträgt rd. 4,30m. Der Radweg ist mit 1,60m bemessen. Auf der stadteinwärtigen Seite misst der Gehweg rd. 2,10m und der Radweg rd. 1,50m. Die Radwege sind zur Fahrbahn bzw. zum Längsparkstreifen durch einen 0,50m bzw. 0,70m breiten Schutzstreifen abgesetzt.

Die westlichen Nebenanlagen schließen begleitend zum Gehweg mit einer Baumachse ab. Die westlichen Freianlagen gehen in eine Verwallung über. Am östlichen Fahrbandrand befindet sich eine geschlossene Wohnbebauung.

Die Haltestelle Grenzstraße der Straßenbahnlinie 3 (Weserwehr – Domsheide – Gröpelingen) liegt in der Nordstraße (nördlich des Wegeanschlusses Schulze-Delitzsch-Straße) in Mittellage. Die Bahnsteige der Haltestelle Grenzstraße sind gegenüberliegend angeordnet und jeweils über eine signalisierte Querung der 2-streifigen Richtungsfahrbahnen der Nordstraße, die ca. 50,00 m nördlich zum Durchgang Schulze-Delitzsch-Straße liegt, zu erreichen. Die Haltestellenbereiche sind ca. 40,00 m lang. Es gibt je Fahrtrichtung einen Fahrgastunterstand. Der Gleisachsabstand beträgt rd. 3,08m.

Die Teilhaltestellen sind barrierefrei ausgestattet. Der Zugang auf Höhe der Grenzstraße ist teils mit Bodenindikatoren ausgestattet, jedoch nicht barrierefrei.

Rund 12m südlich der Wegeverbindung zur Schulze-Delitzsch-Straße wird eine Ortsfahrbahn über die Nordstraße (stadtauswärts) erschlossen.

1.5. Baugrundverhältnisse

Erkundungen der Baugrundverhältnisse liegen zum jetzigen Zeitpunkt der Planung nicht vor. Auf Grund der Tatsache, dass sich der Planungsraum fast ausschließlich im Bereich von vorhandenen Verkehrsflächen befindet, wird eine Sondierung der Baugrundverhältnisse nur bedingt erforderlich.

In Bezug auf Altlasten ist im weiteren Planungsprozess insbesondere der Bereich der zurückzubauenden Gleistrasse zu untersuchen.

1.6. Planungsbeteiligte

Die Erarbeitung der Entwurfsplanung erfolgte in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber (Consult Team Bremen GmbH) und den folgenden Planungsträgern:

- Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau
- Amt für Straßen und Verkehr (ASV)
- Bremer Straßenbahn AG

1.7. Planungsablauf

Die aus der Entwurfsplanung vom Büro BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner zur Verfügung gestellten Planungen wurden aus der digitalen Grundlage übernommen und für die weitere Planung nach den anerkannten Regeln der Technik und gem. den Stellungnahmen aus dem durch BPR im Jahr 2018 durchgeführten Beteiligungsverfahren der Träger öffentlicher Belange fortgeschrieben.

1.8. Zwangspunkte

Auf Grund der Kleinteiligkeit der Maßnahme im Planungsraum sind die Zwangspunkte in der Querung der Nordstraße in den bestehenden Straßenverkehrsanlagen zu sehen.

Darüber hinaus sind die anerkannten Regeln der Technik aus dem Bereich der Anlagen von Straßenanlagen zu berücksichtigen. Darüber hinaus auch die Anschlüsse und Maßhaltigkeiten der Straßenbahnbetriebsanlagen, die Zwangspunkte zur Einhaltung der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahn (BOStrab).

2. Entwurf

2.1. Querung Nordstraße; in Verlängerung Schulze-Delitzsch-Straße

Für die Verbesserung der Wegebeziehung zwischen den Stadtteilen Walle und Überseestadt ist eine zusätzliche signalisierte Querung in Verlängerung des Durchgangsweges der Schulze-Delitzsch-Straße über die Nordstraße zur Überseestadt geplant.

Die Breite der neuen Querung über die Nordstraße beträgt insgesamt 7,00m. Die Querung teilt sich in eine 4,00m breite Gehweg- und eine 3,00m breite Radfahrfurt auf. Die Trennung dieser beiden Bereiche erfolgt hier durch einen 0,6m breiten taktilen Trennstreifen.

Die Haltestellenbereiche der beiden Teilhaltestellen der Haltestelle Grenzstraße sind bis zur neuen Lichtsignalanlage in südliche Richtung auf einer Länge von ca.5,00 m zu verlängern und münden in die jeweilige Aufstellfläche in Mittellage. Hier wird für die Barrierefreiheit und Inklusion aller mobilitätseingeschränkten und sehbehinderten Verkehrsteilnehmer gemäß DIN 18040 der Anschluss zwischen den Haltestellen und der Querung, und die Querung selbst hergestellt (s. a. Punkt 2.4)

Die östliche Aufstellfläche in Mittellage erhält eine Tiefe von 2,50m. Die westliche Aufstellfläche in Mittellage wird mit einer Tiefe von rd. 2,82m hergestellt.

Um in der östlichen Aufstellfläche in Mittellage eine Tiefe von 2,50m zu gewährleisten, ist die stadtauswärtige 2-streifige Richtungsfahrbahn von heute 7,05m, auf eine Fahrbahnbreite von 6,60m (zwei Fahrstreifen je 3,30m) durch eine Bordanpassung zu reduzieren.

Der Gleisachsabstand verbleibt bei 3,08m, während der Abstand zwischen den Gleisachsen und den Bordanlagen im Bereich der Querung auf 1,825m aufgeweitet wird.

Die Breite der stadteinwärtigen 2-streifigen Richtungsfahrbahn bleibt unverändert bei 7,09m.

In den stadtauswärtigen Nebenanlagen bleiben die Breiten der Geh- und Radweganlagen (Gehweg: rd. 4,34m, Radweg: 1,60m) ebenfalls unverändert. Der bauliche Radweg in den Nebenanlagen ist als Einrichtungsradweg ausgelegt.

Der vorhandene Längsparkstreifen in den östlichen Nebenanlagen wird zu Gunsten der Querung eingekürzt. Die Tiefe der Aufstellfläche orientiert sich an der vorhandenen Stellplatzbreite einschl. Sicherheitsstreifen und misst rd. 3,27m. Die Bordanlagen werden nach Bedarf in der Höhe angepasst. Der außenliegende fahrbahnbegrenzende Bordverlauf bleibt unverändert. Der innenliegende Bordverlauf wird gem. dem Bedarf an Aufstellfläche auf der Mittelinsel (min. 2,50m) angepasst. Die Markierungen der Fahrstreifentrennung ist entsprechend anzupassen.

Die westlichen (stadteinwärtigen) Nebenanlagen werden im Bereich der Querung aufgeweitet. Der Gehweg erhält im Ausbaubereich eine Breite von 2,50m inkl. 30cm taktilen Trennstreifen. Der Radweg wird als Zweirichtungsrad in einer Breite von 2,50m bzw. 3,00m ausgeführt. Der Zweirichtungsradweg wird im Rahmen dieser Teilmaßnahme im Norden wieder den Bestand (Breite rd. 1,50m) angebunden. Im Süden wird der Planungsraum der Nebenanlagen durch die weitergehende Planung der Verbindung zur Überseestadt begrenzt. Zwischen Radweg und Fahrbahnkante wird eine 2,50m tiefe Aufstellfläche berücksichtigt.

Für den Ausbau der Nebenanlagen werden die Standardmaterialien des ASV verwendet.

Die Gleisüberdeckung im Bereich der Querung ist gem. Abstimmung mit der Bremer Straßenbahn AG (BSAG) mit Beton- oder Strailplatten auszuführen.

2.2. Querschnitt Querung Nordstraße

Der Querschnitt der Nordstraße im Bereich der Querung stellt sich nach dem Umbau, in stadtauswärtiger Blickrichtung, wie folgt dar:

Gehweg inkl. 30cm taktilem Trennstreifen	=	2,50m
Radweg	=	2,50m
Aufstellfläche am Fahrbahnrand, außen	=	2,50m
2-streifige Richtungsfahrbahn (stadteinwärts)	= rd.	7,09m
Aufstellfläche am Fahrbahnrand, Mittellage	= rd.	2,82m
Achsabstand Bord – Gleisachse	=	1,825m
Gleichachsabstand Gleisachse – Gleichsachse	=	3,08m
Achsabstand Bord – Gleisachse	=	1,825m
Aufstellfläche am Fahrbahnrand, Mittellage	=	2,50m
2-streifige Richtungsfahrbahn (stadtauswärts)	= rd.	6,60m
Aufstellfläche am Fahrbahnrand, außen	= rd.	3,27m
Radweg	=	1,60m
Gehweg inkl. 30cm taktilem Trennstreifen	= rd.	4,43m

Der Gesamtquerschnitt der Nordstraße im Bereich der Querung beträgt rd. 42,54m.

Die den Straßenbahnbetrieb betreffenden Querschnittsbreiten stellen den Bestand (Gleisachsabstand) dar oder sind mit der BASG abgestimmt.

2.3. Oberbauformen Querung Nordstraße

Grundlage zur Bemessung des Oberbaus sind die Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012 (RStO 12), sowie die Anlage zur Baubeschreibung AzB-HB Jan 19 für die Ausführung von Straßenbauarbeiten im Bereich der Freien Hansestadt Bremen.

Die Festlegung der einzelnen Oberbauformen erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.

2.4. Barrierefreiheit

Die neue Querung ist nach Bremischen Richtlinien barrierefrei auszustatten. Demnach werden Richtungsfelder durch Rippenplatten mit Vorgabe der Gehrichtung in einer Tiefe von 60 cm vorgesehen. Die Querungsstellen sind mit einem Auffindestreifen aus Noppenplatten auf gesamter Breite des Gehweges rechtwinklig zur Bordführung (Fahrbahn) angezeigt. Die Tiefe der Auffindestreifen beträgt 90 cm.

Für die Querung der Radwege werden Richtungsfelder (Rippenplatten, $b = 60 \text{ cm}$) angeordnet. Taktile Kleinpflasterstreifen ($b = 30 \text{ cm}$) sollen an dem Radweg vorgesehen werden. Die Richtungsfelder liegen unmittelbar an diesen taktilen Trennstreifen an.

Aufgrund der schmalen Aufstellflächen der Furte sollen zu dieser Seite taktile Kleinpflasterstreifen ($b = 30 \text{ cm}$) vorgesehen werden.

Die Bordführung an der Fußgängerquerung wird in differenzierten Bordhöhen ausgeführt.

Die im Bestand vorhandene signalisierte Querung im Bereich der Grenzstraße soll weiterhin bestehen bleiben. Diese ist wie schon unter Punkt 2.1 beschrieben nur lückenhaft barrierefrei gestaltet. Um die Haltestellen für mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Verkehrsteilnehmer zugänglich zu machen, wird das bereits vorhandene Blindenleitsystem der Haltestellen an das Blindenleitsystem der neuen Querung angeschlossen. Dabei werden die Rippenplatten des bestehenden Systems der Haltestellen weiter in Richtung der Auffindestreifen aus Noppenplatten der neuen Querung verlängert und angeschlossen.

2.5. Lärmimmissionen

Aus der zugrundeliegenden schalltechnischen Stellungnahme von Bonk-Maire-Hoppmann GmbH geht hervor, dass bei der geplanten Dimensionierung, Trassierung und der gewählten Querschnittsbreite von max. 7,00m Breite (4,00m Gehweg + 3,00 Radweg), die Baumaßnahme nicht in den Anwendungsbereich der 16. BImSchV fällt. Es ergeben sich keine Änderungen der Verkehrslärmimmissionen (Pegeländerung = 0,0 dB(A)). Dies gilt sowohl für die Teilschallpegel als auch für den Summenpegel. Somit kann auf eine weitergehende schalltechnische Untersuchung verzichtet werden.

2.6. Verkehrsuntersuchung

Für die neue Fußgängerfurt wurde im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung durch das Büro brenner BERNARD ingenieure GmbH, nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) ein Leistungsfähigkeitsnachweis geführt. Auf Grundlage der durchgeführten Verkehrszählung wurde der Querungsbedarf nachgewiesen. In Einbezug der maßgebenden Verkehrsstärke und den bereits vorhandenen Lichtsignalanlagen (LSA) Nordstraße / Osterlinger Straße sowie Nordstraße / Hansestraße wurde nach dem HBS die zulässige mittlere Wartezeit an der geplanten LSA ermittelt und klassifiziert. Demnach wird die Leistungsfähigkeit hier in die Qualitätsstufe A (zulässige mittlere Wartezeit ≤ 20 Sekunden im KFZ-Verkehr) für den MIV-Strom eingeteilt.

2.7. Ökologie

Im Zuge der Aufweitung des Geh- und Radweges im südlichen Querungsanfang/-ende ist die Fällung eines Baumes unabdingbar. Hierbei handelt es sich um eine Pappel, die nicht unter den Bestandsschutz nach Bremer Baumschutzverordnung fällt. Somit ist auch keine Kompensation erforderlich. Eine am nördlichen Querungsanfang/-ende befindliche Eiche wird in die Planung einbezogen und bleibt erhalten. Durch die geplante Maßnahme werden im Querungsbereich rund 54m² versiegelt. Im Gegenzug könnten rund 33m² die bisher gepflastert waren, entsiegelt und begrünt werden.

2.8. Leitungsträger

Die Leitungsbestandspläne (siehe Anlage 2.2) wurden aus der übermittelten Entwurfsplanung übernommen. Gem. Entwurfsdokumentation sind folgende Ver- und Entsorgungsunternehmen zur Übergabe Ihrer Leitungsdokumentation aufgefordert worden:

- Bremer Straßenbahn AG
- Avacon AG
- EWE-Netz GmbH
- ImmoMediaNet GmbH & Co. KG
- Kabel Deutschland
- LWLcom GmbH
- PLEdoc GmbH
- Telekom
- Wesernetz Bremen GmbH
- hanseWasser GmbH

Alle Unternehmen haben, sofern Leitungen vorhanden sind, die entsprechenden Leitungsbestandspläne zur Verfügung gestellt.

Beim Vergleich zwischen Leitungsbestand und Entwurfsplanung haben sich keine wesentlichen Konfliktpunkte herausgestellt.

3. Zusammenfassung

Die neue Querungsmöglichkeit über die Nordstraße, in Verlängerung zur Schulze-Delitzsch-Straße und der zusätzlichen Anbindung zur Haltestelle Grenzstraße, stellt eine sichere, attraktive und barrierefreie Verbindungssachse für den Fuß- und Radverkehr zwischen den Stadtteilen Walle und Überseestadt dar.

Im Vergleich zum heutigen Zustand wird der Straßenraum durch eine klare Gestaltung der Verkehrsflächen deutlich aufgewertet.

Für die Verbesserung der Wegebeziehung zwischen den Stadtteilen Walle und Überseestadt ist eine zusätzliche signalisierte Querung in Verlängerung des Durchgangs der Schulze-Delitzsch-Straße über die Nordstraße zu begrüßen.

aufgestellt:
Bremen, 03.04.2020

gez. M. Osigus

Dipl.-Ing. Michael Osigus
HBI Hiller und Begemann Ingenieure GmbH

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

Lage und Bezeichnung des Vorhabens:

Städtebauförderung Aktive Stadt- und Ortsteilzentren - Walle.....
 Querung der Nordstraße an der Haltestelle Grenzstraße.....
 (in Verlängerung der Schulze-Delitzsch-Straße).....
 Geplante/r Antragstellung: 11.12.2019.....
 Baubeginn: 3. Quartal 2020.....
 Fertigstellung: Ende 2020.....

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		X
I.1. b		X
I.1. c		X
I.1. d		X
I.1. e		X
I.1. f		X
I.1. g		X
I.1. h		X

Bewertungsbogen zur Feststellung der UVP-Pflicht

		Ja	Nein
I.2. Luftschadstoffe			
I.2. a	Änderung der Immissionssituation		X
I.2. b	Verringerung		X
I.2. c	Zunahme		X
I.2. d	Vermeidungsmaßnahmen werden getroffen		X
I.3. Erschütterungen und andere Belästigungen			
I.3. a	Erschütterungen		X
I.3. b	Licht		X
I.3. c	Sonstiges (z.B. Elektromagnetische Felder aufgrund Gleichrichterwerk)		X
II) Auswirkungen auf Boden und Fläche			
II.1. Ver- / Entsiegelung der Oberfläche			
II.1. a	Änderung der Versiegelungssituation	x	
II.1. b	Entsiegelung, Umfang ca. 33,00m ²	x	
II.1. c	Versiegelung, Umfang ca. 53,60m ²	x	
II.2. Altlasten			
II.2. a	Altlastenverdacht, orientierende Untersuchung erforderlich	x	
II.2. b	Altlasten vorhanden		
II.2. c	Sanierung erforderlich		
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	
* die Eingriffe in Natur u. Landschaft (Verlust: 1 nicht geschütztem Straßenbaum (Populus alba Nivea) liegen unterhalb des Schwellenwertes zur Anwendung der Eingriffsregelung.			
V) Auswirkungen auf ökologisch empfindliche Gebiete			
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
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 (z.B. Beeinträchtigung von Frischluftbahnen, Kaltluftentstehungsgebieten)		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)		
HBI Hiller + Begemann Ingenieure GmbH Herr Dipl.-Ing. Michael Osigus Loignystraße 31 28211 Bremen		
04.12.2019	Michael Osigus	 HBI HILLER + BEGEMANN INGENIEURE GMBH Loignystraße 31, 28211 Bremen Tel.: (0421) 460-36-0, Fax: -10
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)		
Bremen, den		
	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 12.05.2020	KRIESTEN-WIT, S3-7	
	Name, OKZ	Unterschrift