**A****ktenzeichen: 0115-553-15-29**

Landesamt für Straßenbau und Verkehr

Mecklenburg-Vorpommern

Planfeststellungsbehörde

****

**Planfeststellungsbeschluss**

**Ersatzneubau der Brücke über die DB Strecke 6641 in km 65,2+50 im Zuge der Wallstraße in Schwerin**

Rostock, den 10. Dezember 2020

Übersichtskarte



Inhaltsverzeichnis

1. Genehmigung des Plans 6

1.1 Eingeschlossene Entscheidung 6

1.1.1 Natur- und Landschaftsschutz 6

1.1.1.1 Naturschutzrechtliche Entscheidungen 6

1.1.1.2 Ausnahmegenehmigung vom Schutz gesetzlich geschützter Bäume § 18 Abs. 3 NatSchAG M-V und Baumschutzsatzung Schwerin 6

1.1.1.3 Befreiung vom Alleenschutz § 19 Abs. 2 NatSchAG M-V 6

1.1.1.4 Fällzeitraum 6

1.1.2. kreuzungsbedingte Maßnahme mit der Bahnanlage 6

1.2 Entscheidungen über Einwendungen 7

1.2.1 Industrie- und Handelskammer Schwerin (IHK SN) 7

1.2.2 P 01 7

1.2.2.1 Entschädigung Miete 7

1.2.2.2 Parkplätze 7

1.2.2.3 Entschädigung für Schäden am Gebäude 7

1.2.3. P 2 7

1.2.3.1 Entschädigung 7

1.2.3.2 Planrechtfertigung 7

1.2.3.3 Verkehrsplanung 7

1.2.3.4 Planfeststellung der Verkehrsplanung 7

1.2.3.5 Anhörung 8

1.3 Genehmigte Planunterlagen 8

1.4 Nebenbestimmungen 9

1.4.1 Unterrichtungspflichten 9

1.4.2 Nebenbestimmungen Natur und Landschaft 9

1.4.2.1 Festsetzung der Unterhaltungszeiträume für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen 9

1.4.2.2 Einzelne naturschutzfachliche Maßnahmen 9

1.4.2.3 Kompensationsverzeichnis) 10

1.4.3 Gewässerschutz 10

1.4.4 Trinkwasser 11

1.4.5 Abfallwirtschaft / Bodenschutz 11

1.4.5.1 Schweriner Abfallentsorgungs- und Straßenreinigungsgesellschaft mbH (SAS) 12

1.4.6 Denkmalschutz 12

1.4.7 Immissionsschutz 12

1.4.8 Munitionsfunde 13

1.4.9 Versorgungsleitungen 13

1.4.9.1 Stadtwerke Schwerin GmbH (SWS) auch für Netzgesellschaft Schwerin mbH (NGS), Wasserversorgungs- und Abwasserentsorgungsgesellschaft Schwerin mbH & Co.KG (WAG) und Schweriner Abwasserentsorgung (SAE) 13

1.4.9.2 Deutsche Telekom GmbH 14

1.4.9.3 Vodafone GmbH / Kabel Deutschland GmbH 14

1.4.10 bahnrechtliche Belange 14

1.4.11 Ausführungsunterlagen 15

1.5 Zusagen 15

1.5.1 Industrie- und Handelskammer Schwerin (IHK SN) 15

1.5.2 P03.01 15

2. Sachverhalt 15

2.1 Beschreibung des Vorhabens 15

2.1.1 Planerische Beschreibung 15

2.1.2 Straßenbauliche Beschreibung 16

2.1.3 Bahnbauliche Beschreibung 16

2.1.4 Beschreibung bauzeitliche Fußgängerbrücke 17

2.2 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens 17

3. Entscheidungsgründe 20

3.1 Verfahrensrechtliche Bewertung 20

3.1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung 20

3.1.2 Zuständigkeit 20

3.1.3 Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung 20

3.1.4 Seveso III - Störfallanlagen 21

3.2 Materiell-Rechtliche Würdigung 21

3.2.1 Planungsermessen 21

3.2.2 Planrechtfertigung 21

3.2.2.1 Allgemein 21

3.2.2.2 Ist-Zustand Brücke Wallstraße 22

3.2.2.3 Ist-Zustand Bahnanlage 22

3.2.2.4 technische Notwendigkeit 23

3.2.2.5 Notwendigkeit der Fußgängerbrücke 24

3.2.2.6 Ergebnis der Planrechtfertigung 24

3.2.3 Variantenwahl 24

3.2.3.1 Fehlende Variantenuntersuchung zur Linienführung 24

3.2.3.2 Variantenwahl 24

3.2.3.4 Untersuchung zu den Bauwerksarten 26

3.2.3.5 Gewählter Querschnitt 26

3.2.3.6 Ergebnis der Variantenwahl 26

3.2.4 Abwägung öffentlicher Belange 26

3.2.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung 26

3.2.4.2 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz 27

3.2.4.3 Gewässerbenutzung, Gewässerschutz, Belange der Wasserhaltung 33

3.2.4.4 Trinkwasser 34

3.2.4.5. Abfallwirtschaft/ zum Bodenschutz 34

3.2.4.6 Denkmalschutz 35

3.2.4.7 Immissionsschutz 35

3.2.4.8 Munition 36

3.2.4.9 Versorgungsleitungen 36

3.2.5.4.10 Bahnrechtliche Belange 37

3.2.4.11 Industrie- und Handelskammer Schwerin (IHK SN) 37

3.2.5 Individualbetroffenheiten 38

Rechtlicher Ausgangspunkt 38

3.2.5.1 Einwendungen von P 01 38

3.2.5.2 Einwendungen von P 2 40

3.3 Gesamtergebnis der Abwägung 54

4. Rechtsbehelfsbelehrung 54

5. Sofortige Vollziehung 55

6. Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Planes 59

# 1. Genehmigung des Plans

Der Plan für den Ersatzneubau der Brücke über die DB Strecke 6641 in km 65,2+50 im Zuge der Wallstraße in Schwerin nebst Änderung der Betriebsanlagen Bahn und bauzeitliche Fußgängerbrücke wird mit den aus den eingeschlossenen Entscheidungen, Nebenbestimmungen dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

## 1.1 Eingeschlossene Entscheidung

### 1.1.1 Natur- und Landschaftsschutz

#### 1.1.1.1 Naturschutzrechtliche Entscheidungen

Der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff in Natur und Landschaft wird nach § 15 Abs. 5 BNatSchG i.V.m. § 42 Abs. 5 S.2 NatSchAG M-V zugelassen.

#### 1.1.1.2 Ausnahmegenehmigung vom Schutz gesetzlich geschützter Bäume § 18 Abs. 3 NatSchAG M-V und Baumschutzsatzung Schwerin

Für die Fällung von 2 Einzelbäumen (Stammumfang > 100 cm) wird die Ausnahme gemäß 18 Abs. 3 NatSchAG M-V vom gesetzlichen Schutz nach 18 Abs. 2 Nat SchAG M-V erteilt. Es handelt sich dabei um einen Berg-Ahorn und eine Kastanie.

Zur Kompensation der vorhabenbedingten Baumfällungen sind 2 Neupflanzungen im Wohngebietspark Bleicher Ufer in Abstimmung mit der SDS (s. Unterlage 12 Maßnahmeblatt A2) vorzunehmen.

#### 1.1.1.3 Befreiung vom Alleenschutz § 19 Abs. 2 NatSchAG M-V

Für die Fällung von 5 Alleebäumen (Stammumfang > 50 cm) in der Wallstraße vor den Häusern 45, 47, 49, 50 und 52 wird die Befreiung gemäß 19 Abs. 2 NatSchAG M-V vom gesetzlichen Schutz nach 19 Abs. 1 Nat SchAG M-V erteilt.

Der Vorhabenträger hat für die Baumverluste gemäß Baumschutzkompensationserlass M-V 5 Neupflanzungen von Alleebäumen (s. Unterlage 12, Maßnahmeblatt A1 i.V.m. Unterlage 12.2D) vorzunehmen.

#### 1.1.1.4 Fällzeitraum

Die in § 39 Abs. 5 S. 1 Nr. 2 BNatSchG i.V.m § 35 NatSchAG M-V festgesetzten Fristen zur Beseitigung von Gehölzen vom 30. September bis zum 01. März des Folgejahres sind einzuhalten. Soll der Baubeginn zu einem Zeitpunkt außerhalb dieser Fristen erfolgen, kann die Planfeststellungsbehörde gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG Ausnahmen zulassen, wenn sich dies mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbaren lässt und auch keine sonstigen öffentlichen Belange entgegenstehen. Dazu ist mindestens ein Nachweis der Dringlichkeit der Ausführung der Baumaßnahme erforderlich. Die Ausnahme kann nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert.

### 1.1.2. kreuzungsbedingte Maßnahme mit der Bahnanlage

Die Vorhabenträgerin plant und führt folgende kreuzungsbedingte Maßnahmen durch:
a) Abbruch der vorhandenen Straßenüberführung „SÜ Wallstraße“

b) Neubau der Straßenüberführung „SÜ Wallstraße“ mit den Änderungen zum Bestand (Stützweite 11,70m bzw. 13,31m Lichte Höhe ≥5,46m, Überbaubreite ≥15,25m, Kreuzungswinkel 68,29gon)

c) Neubau des Medienkanals inkl. Baubehelfe, Interimslösungen, Schachtanlagen und Dükerleitung (Stützweite 2,55m, Lichte Höhe 2,07m, Lichte Weite 2,25m, Überdeckung ≥0,65m, Nutzbreite 21,00m, Brückenklasse LM71, Streckenklasse D4). Herstellung als Kreuzung mit der bahnparallelen Entwässerung der DB Netz AG.

d) Tieferlegung der vorhandenen DN300-Abwasserleitung in den neuen Düker. Auf-rechterhaltung der Gas – und Stromversorgung über die Bauzeit.

e) Bauzeitliche Herstellung einer Behelfsbrücke zur Fußgängerführung (Stützweite 27,41m, Lichte Weite 25,66m, Lichte Höhe ≥5,70m, Nutzbreite 2,50m, Kreuzungswinkel 100gon). Auch zur bztl. Rohr- und Kabelverlegung

f) Straßenbauliche Maßnahmen und Verkehrstechnische Anlagen in den Anschlussbereichen der SÜ (Gehweg Südseite ≥2,50m, Fahrstreifen 3,50m, Fahrstreifen 3,00m, Fahrstreifen 3,25m, Gehweg Nordseite ≥3,00m, insgesamt ≥15,25m)

g) Anpassung des Oberbaus inkl. der Entwässerung im kreuzungsbedingten Abschnitt der DB-Strecke. Absenkung der Gleisgradienten um 18cm (bahnlinks) bzw. 30 cm (bahnrechts). Der Oberbau wird als KS-60-ST82-1667 hergestellt. Erneuerung der Tiefenentwässerung im Bereich der Gleisverschwenkung.

h) Anpassung von Oberleitungsanlagen, Telekommunikation (Vodafone) sowie Leit- und Sicherungstechnik im kreuzungsbedingten Abschnitt der DB-Strecke. Bau-zeitliche Verlegung und anschließende Neuverlegung von Bahnkabeln. Anpassung der LST an den Gleisumbau. Anpassung der OLA an den Gleis- und Brückenumbau. Anpassung von TK-Anlagen an Bau- und Endzustand.

## 1.2 Entscheidungen über Einwendungen

### 1.2.1 Industrie- und Handelskammer Schwerin (IHK SN)

Die Forderung die geplante Fußgängerbrücke als Bypass für den motorisierten Individualverkehr zu nutzen wird zurückgewiesen.

### 1.2.2 P 01

#### 1.2.2.1 Entschädigung Miete

Die Entschädigungsforderungen für Mietminderung und Mietausfall werden im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zurückgewiesen.

#### 1.2.2.2 Parkplätze

Die Forderung nach Ersatzparkplätzen wird zurückgewiesen.

#### 1.2.2.3 Entschädigung für Schäden am Gebäude

Der Forderung eine Entschädigung für Schäden am Gebäude im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens zu treffen, zurückgewiesen.

### 1.2.3. P 2

#### 1.2.3.1 Entschädigung

Die Entschädigungsforderungen für Umsatzeinbußen werden im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht entschieden.

#### 1.2.3.2 Planrechtfertigung

Der Einwand über die fehlende Planrechtfertigung und die Abwägung von Handlungsalternativen wird zurückgewiesen

#### 1.2.3.3 Verkehrsplanung

Die Forderung, die Verkehrsplanung in einer Weise zu ändern, dass die Belange von P 2 nicht oder deutlich weniger intensiv beeinträchtigt werden, wird zurückgewiesen.

#### 1.2.3.4 Planfeststellung der Verkehrsplanung

Die Verkehrsplanung des Baustellenkonzepts wird nicht planfestgestellt.

#### 1.2.3.5 Anhörung

Der Einwand des fehlenden rechtlichen Gehörs im Sinne von § 78 Abs. 3 VwVfG M-V wird zurückgewiesen.

## 1.3 Genehmigte Planunterlagen

| Unterlage | Bezeichnung | Seite/Blatt |
| --- | --- | --- |
| **U1**U1.1U1.3 | **Erläuterungsbericht**StraßenbrückeGleisanlage | 1 - 441 - 25 |
| **U3** | **Lageplan** | 1 - 6  |
| **U4** | **Höhenplan** | 1 - 4 |
| **U5** | **Regelquerschnitt** | 1 - 5 |
| **U6** | **Bauwerkspläne** | 1 - 16 |
| **U8** | **Grunderwerbsplan**GrunderwerbsplanGrunderwerbsverzeichnis verschlüsselt | 11-2 |
| **U12**U12.0U12.2 | **Landschaftspflegerische Begleitplan**Eingriff-Ausgleichsbilanzierung einschließlich LBPLageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen | 1 - 311 |
| **U13** | **Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag** | 1 - 20 |
| **U16**U16.1 | **Schallschutzgutachten**Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen | 1 - 45 |
| **U 17** | **Bauzeitliches Rettungskonzept nebst Anlagen 1-2** | 1 - 17 |

In diesen Unterlagen sind die folgenden Deckblätter enthalten:

Unterlage 1.1 Straßenbrücke Seiten 1D, 2D, 11D und 12D

Unterlage 1.3 Gleisanlage Seite 15D

Unterlage 12.0 Eingriff-Ausgleichsbilanzierung Seiten 1D, 13D, 14D, 15D, 18D,

einschließlich LBP 19D, 20D, 22D, 23D, 24D, 25D,

 26D, 27D, 28D und 29D

Unterlage 12.2 Lageplan der landschafts- Blatt 1D

pflegerischen Maßnahmen

## 1.4 Nebenbestimmungen

### 1.4.1 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist den von der Planung betroffenen Trägern öffentlicher Belange, den Versorgungsträgern frühzeitig – mindestens 3 Monate vorher - bekannt zu geben, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Fernmeldeeinrichtungen, Versorgungsleitungen und sonstigen Anlagen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

Der Planfeststellungsbehörde ist der Zeitpunkt des Baubeginns anzuzeigen. Sie ist zur Wahrnehmung der Vollzugskontrolle dieses Beschlusses zur ersten Bauanlaufberatung einzuladen. Ebenfalls anzuzeigen ist die Fertigstellung des Vorhabens. Dazu gehört die Kenntnisgabe der Schlussabnahme(n) – technisches Bauwerk und Landschaftspflegerische Begleitplanung.

### 1.4.2 Nebenbestimmungen Natur und Landschaft

#### 1.4.2.1 Festsetzung der Unterhaltungszeiträume für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Gemäß § 15 Abs. 4 BNatSchG werden für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die in den jeweiligen Maßnahmeblättern genannten Unterhaltungszeiträume festgesetzt.

Die planfestgestellten Maßnahmen sind zum jeweils in den Maßnahmeblättern vorgesehenen Zeitpunkt und dabei so früh wie möglich durchzuführen und in möglichst engem zeitlichen Zusammenhang mit dem jeweiligen Eingriff abzuschließen.

Bis zur vollständigen Funktionsfähigkeit ist der Erfolg der Maßnahmen zu untersuchen, zu dokumentieren und hierüber der Planfeststellungsbehörde zu berichten (§ 17 Abs. 7 BNatSchG). Die Funktionsfähigkeit der Maßnahmen ist der Planfeststellungsbehörde nachzuweisen. Dazu hat der Vorhabenträger der Planfeststellungsbehörde einen Bericht zum Stand der Umsetzung der LBP-Maßnahmen spätestens bis zur Verkehrsfreigabe des Vorhabens vorzulegen. Soweit die Funktionsfähigkeit nicht zeitgerecht nachgewiesen wird, behält sich die Planfeststellungsbehörde ergänzende Anordnungen vor. Der Vorhabenträger hat die Maßnahmen dauerhaft zu unterhalten und zu pflegen sowie in ihrer Funktion zu sichern.

#### 1.4.2.2 Einzelne naturschutzfachliche Maßnahmen

Der Vorhabenträger hat durch vertragliche Regelungen mit den bauausführenden Unternehmen die Einhaltung der planfestgestellten Vorgaben zur Bauausführung sicherzustellen und zu überwachen. Es ist auf eine umweltschonende Durchführung des Bauprozesses zu achten. Vor Beginn der bauvorbereitenden Maßnahmen sind die im Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten Informationen zu den betroffenen Nist-, Brut-, Ruhe- und Zufluchtsstätten der geschützten Tierarten durch geeignete Personen zu überprüfen und zu aktualisieren.

Im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung ist die Einhaltung der naturschutzrechtlichen Bestimmungen sowie die korrekte Umsetzung der festgelegten Schutz-, Vermeidungs- und vorgezogenen Artenschutzmaßnahmen zu kontrollieren. Mit der Durchführung der ökologischen Baubegleitung (ÖBB) ist ein fachlich dafür qualifiziertes Büro zu beauftragen. Die Ergebnisse/Protokolle der ÖBB sind der Unteren Naturschutzbehörde Schwerin wöchentlich per E-Mail vorzulegen. Auf Verlangen sind der Planfeststellungsbehörde Kopien zu übergeben.

Zum Schutz von Fledermäusen sind in Abhängigkeit von betroffenen Quartiertyp verschiedene Abbruch- bzw. Fällzeiträum festzulegen. Unter Berücksichtigung aller potenziellen Nutzungsmöglichkeiten der Baumquartiere als Sommer- und/oder Zwischenquartier sind die Fällungen der Quartierbäume im Zeitraum **November bis Februar** durchzuführen.

Eine Fällung dieser Bäume **im November** wird gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG erlaubt, wenn durch die ökologische Bauüberwachung eine Gefährdung der Tiere ausgeschlossen werden kann. Eine Bergung und Umsetzung von Fledermäusen zu diesem Zeitpunkt ist nicht gestattet. Sofern von der Befreiung der Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG Gebrauch gemacht wird (Fällung der Bäume mit Fledermaushabitatpotential im November) ist dies bei der Planfeststellungsbehörde zu beantragen.

#### 1.4.2.3 Kompensationsverzeichnis)

Der Vorhabenträger wird verpflichtet, die nach § 17 Abs. 6 BNatSchG notwendigen Katasterangaben über die mit dieser Genehmigung festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß § 15 BNatSchG sowie die dafür in Anspruch genommenen Flächen innerhalb von 6 Monaten nach der Erteilung dieser Genehmigung vollständig in digitaler Form an das Kompensationsflächenverzeichnis M-V zu übermitteln ([www.kompensationsflaechen-mv.de](http://www.kompensationsflaechen-mv.de)). Die Angaben aus dem bestätigten Landschaftspflegerischen Begleitplan /Eingriffs- und Kompensationskonzept werden vom Vorhabenträger über die durch das zuständige Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (Kontakt: poststelle@lung.mv-regierung. de; 03843-777-0) bereitgestellte elektronische Eingabeoberfläche eingetragen. Dabei ist im Feld „Datenherr“ die folgende Abkürzung der Genehmigungsbehörde („LASV“) einzutragen.

### 1.4.3 Gewässerschutz

Jegliche Gewässerverunreinigungen während der Bauphase, deren Nutzung sowie während künftiger Unterhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen an der kompletten Anlage sind zu vermeiden.

Bei der Baudurchführung dürfen keine Stoffe verwendet werden, die geeignet sind, die physikalische, chemische oder biologische Beschaffenheit des Grundwassers dauernd oder in erheblichem Maße schädlich zu verändern. Die gültigen DIN-Normen für den Korrosionsschutz sind hierbei einzuhalten.

Nicht benötigte Bau- und Aushubmaterialien dürfen nicht in das Gewässer eingebracht oder an der Uferzone dauerhaft abgelagert werden. Das Material ist schadlos gemäß den abfallrechtlichen Bestimmungen zu beseitigen.

Für das Ableiten von Bauwasser ist durch die Vorhabenträgerin bei der unteren Wasserbehörde eine Genehmigung zu beantragen.

Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht beeinträchtigt werden. Schäden, die durch ungeregelten Wasserabfluss verursacht werden, sind vom Vorhabenträger zu beseitigen.

Sollte bei den Bohr- und Tiefbauarbeiten Grund- oder Schichtenwasser angetroffen werden, ist dies gemäß § 49 Abs. 2 WHG der unteren Wasserbehörde Schwerin schriftlich anzuzeigen.

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen auf die Wasserqualität sind die Arbeiten so durchzuführen, dass keine wassergefährdenden Stoffe in Gewässer eintreten können. Es ist die Lagerung von und der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen auf den Bauabschnitten mit besonderer Sorgfalt vorzunehmen. Alle Baustellenfahrzeuge sind auf ihre Betriebssicherheit zu kontrollieren.

Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen (z.B. Mineralöle) sind umgehend Sicherungsmaßnahmen einzuleiten und Kontaminationen zu beseitigen. Dies ist gemäß § 20 LWaG M-V bei der unteren Wasserbehörde der Stadt Schwerin und der Feuerwehr anzuzeigen. Schädigende Einwirkungen auf das Grundwasser durch wassergefährdende Stoffe oder Maßnahmen, die sich belastend auf das Grundwasser auswirken können, sind auszuschließen.

Befinden sich im Planungsbereich Entwässerungsleitungen, so ist vor Baubeginn die Zustimmung der Betreiber einzuholen. Entwässerungssysteme, Dränagestränge und sonstige, dem Wasserabfluss dienende Leitungen dürfen nicht unterbrochen werden. Entstandene Abflusshindernisse sind gemäß § 40 Abs. 3 WHG auf eigene Kosten zu beseitigen. Sollten im Zuge der Baumaßnahme vorhandene Drainagen der Wasser- und Bodenverbände zerstört werden, so sind diese unverzüglich wiederherzustellen.

### 1.4.4 Trinkwasser

Bei umzuverlegenden Trinkwasserleitungen sind Einschränkungen der Trinkwasserversorgung auf ein Minimum zu reduzieren. Die Ausführung dieser Arbeiten ist nur zugelassenen Fachbetrieben zu übertragen. Hierzu sind nur Geräte und Materialien zu verwenden, die den anerkannten Regeln der Technik entsprechen.

Die bauliche Veränderung an Trinkwasser führenden Teilen der Trinkwasserleitung ist dem Gesundheitsamt der Stadt Schwerin, spätestens vier Wochen im Voraus anzuzeigen (§ 13 Abs. 1 Nr. 3 Trinkwasserverordnung).

Im Anschluss an die Verlegungsarbeiten der Trinkwasserleitungen ist nach erfolgter Desinfektion und Spülung ein Nachweis über die mikrobiologisch einwandfreie Trinkwasserbeschaffenheit gegenüber dem Gesundheitsamt der Stadt Schwerin zu erbringen.

Bei Überbauung oder Kreuzung durch andere Bauwerke sind die vorhandenen Trinkwasserlei-tungen bauzeitlich zu sichern.

### 1.4.5 Abfallwirtschaft / Bodenschutz

Während der Maßnahmendurchführung sind Beeinträchtigungen von Böden bzw. Bodenbereichen, welche außerhalb des Planfeststellungsgebietes liegen, nicht zulässig. Hierzu sind ggf. entsprechende Schutz-/Sicherungsmaßnahmen vorzusehen (z.B. Absperrungen, optische Abgrenzungen).

Für Bodenbereiche innerhalb des Vorhabengebietes sind die Beeinträchtigungen das notwendige Maß zu reduzieren. Bei nicht vermeidbaren Bodenverdichtungen ist nach Abschluss der Arbeiten der verdichtete Boden zu lockern und zu rekultivieren. Die bauausführenden Firmen sind zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.

Die durch die Baumaßnahme beeinträchtigten Grünflächenbereich (z.B. durch Befahren etc.) sind im Nachhinein wieder in ihren ursprünglichen Ausgangszustand zu überführen. Hierzu gehören Rekultivierungsmaßnahmen wie z.B. der Abtrag jeglichen Fremdmaterials, Bodenlockerungen zur Entfernung von Bodenverdichtungen sowie Ansaat geeigneter Vegetation (letztere in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde der Stadt Schwerin).

Bei Erdarbeiten in bisher nicht versiegelten Bodenbereichen (z.B. zur Herstellung von neuen Schleppkurven etc.) sind die Anforderungen der DIN 19731 einzuhalten. Hierzu gehört v.a. der schichtenweise Abtrag und die Lagerung von Bodenaushubmaterial.

Sollten im Rahmen der Baumaßnahme organoleptische Auffälligkeiten (Verfärbungen, Geruch) festgestellt werden, ist eine weitergehende Untersuchung dahingehend erforderlich, ob der Verdacht einer schädlichen Bodenveränderung oder Altlast besteht bzw. ausgeräumt werden kann. Entsprechend den Untersuchungsergebnissen des Bodens ist dieser im Weiteren entsprechend den Vorgaben der Grundsätze der BBodSchV und der TR Boden der Endlagerung zuzuführen. Die Verordnung über die Nachweisführung bei der Entsorgung von Abfällen (Nachweisverordnung vom 20. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2298), die zuletzt durch Artikel 7 der Verordnung vom 2. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2770) geändert wurde) ist zu beachten. Der Vorhabenträger hat das Umweltamt der Landeshauptstadt Schwerin umgehend zu informieren.

Die bei der geplanten Baumaßnahme anfallenden Abfälle sind ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten (§ 7 KrWG) oder, soweit eine Verwertung technisch nicht möglich oder wirtschaftlich nicht zumutbar ist, unter Wahrung des Wohls der Allgemeinheit zu beseitigen (§ 15 KrWG). Nach § 4 Abs. 1 BBodSchG hat jeder, der auf den Boden einwirkt, sich so zu verhalten, dass keine schädlichen Bodenveränderungen hervorgerufen werden und somit die Vorschriften dieses Gesetzes eingehalten werden.

Kontaminierter Straßenaufbruch, Bauschutt oder Bodenaushub sind als besonders überwachungsbedürftiger Abfall einzustufen, der nur in dafür zugelassene Anlagen durch entsprechende Unternehmen entsorgt oder behandelt werden darf. Eine Wiederverwertung zur Herstellung von Wegen, Sichtschutzwällen und anderen baulichen Anlagen ist auf der Grundlage des Kreislaufwirtschaftsgesetzes verboten.

Der Vorsorgepflicht gegen das Entstehen von schädlichen Bodenveränderungen infolge von Eingriffen in den Boden ist gemäß § 7 BBodSchG Folge zu leisten.

Unnötige Beeinträchtigungen der Bodenbeschaffenheit sind bei Erd- und Tiefbaumaßnahmen zu vermeiden bzw. zu vermindern (z. B. unnötiger Bodenaushub, Durchmischung verschiedener Bodenschichten, erhebliche mechanische Belastungen, Verunreinigungen durch Schadstoffe).

#### 1.4.5.1 Schweriner Abfallentsorgungs- und Straßenreinigungsgesellschaft mbH (SAS)

Fahrtechnisch nicht zu erreichende Abfallbehälter der Wohnhausanlieger im Baubereich sind zu den jeweiligen Entsorgungsterminen durch die Vorhabenträgerin außerhalb des Baufeldes zur Straßenrandentsorgung aufzustellen und nach Entleerung zeitnah zum jeweiligen Wohnhaus zurück zu bringen. Die Aufstellflächen sind mit der Schweriner Abfallentsorgungs- und Straßenreinigungsgesellschaft mbH (SAS) abzustimmen.

### 1.4.6 Denkmalschutz

Der Beginn der Erdarbeiten ist der unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesamt für Kultur- und Denkmalpflege spätestens zwei Wochen vor dem Termin mitzuteilen.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass Bodenfunde (z.B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) oder auffällige Bodenverfärbungen nach § 11 DenkmalschutzG M-V der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde Schwerin anzuzeigen und der Fund wie die Fundstelle bis zum Eintreffen des Landesamtes für Kultur- und Denkmalpflege in unverändertem Zustand zu erhalten sind. Diese Verpflichtung erlischt fünf Werktage nach Zugang der Anzeige.

### 1.4.7 Immissionsschutz

Während der Bauphase ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (Geräuschimmissionen) vom 19.08.1970 (Beiblatt zum Bundesanzeiger Nr. 160) – AVV Baulärm – mit den dort festgesetzten Immissionsrichtwerten entsprechend den zugeordneten Gebieten und unter Beachtung der vorgegebenen Maßnahmen zur Minderung des Baulärms einzuhalten. Die durch die Bauarbeiten auftretenden Lärm- und Staubentwicklungen sind durch geeignete arbeitsorganisatorische und/oder technische Maßnahmen auf ein Mindestmaß zu begrenzen. Diese Regelungen sind durch die Vorhabenträgerin in die Ausschreibungsunterlagen aufzunehmen.

Die in Unterlage 16.1 (Untersuchung zur baubedingten Schallimmission) Pkt. 6.3 (Empfohlene Maßnahmen) sind umzusetzen.

Diese sind:

* Einsatz von Baugeräten und Bauverfahren mit ausgewiesen geringen Schallemissionen.
* Einsatz eines gedämmten Spitzmeißels bei den Abbrucharbeiten oder Nutzung von alternative Abbruchverfahren z. B. Abbruchzangen.
* Verlegen von nächtliche Bohr- und Abbrucharbeiten in den Tageszeitraum.
* Minimierung der Dauer nächtlicher Arbeiten.
* Verwenden von Bauelementen mit einem hohen Vorfertigungsgrad.
* Abschalten von akustischen Warnsignalgebern an Baufahrzeugen im Nachtzeitraum.
* Errichten einer Systemeinhausung vor den Fassaden der die Baustelle umgebenden Wohngebäude nach rechnerischer Dimensionierung der erforderlichen Schalldämmmaße der Vorhangkassetten auf der Grundlage finaler Kenntnisse über den tatsächlichen Maschineneinsatz.
* Sensibilisieren der Arbeiter in Bezug auf Baulärm (z. B. „legen" statt „werfen", Motoren unbenutzter Maschinen abstellen).
* Zeitliches Bündeln von lärmintensiven Arbeiten.
* Information der Anwohner vor Baubeginn und während des Bauablaufes über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen aus dem Baubetrieb.
* Ergreifen zusätzlicher baubetrieblicher Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigungen im Einzelfall (Pausen, Ruhezeiten, Betriebsweise usw.).
* Informieren der Anwohner darüber, dass ein geschlossenes, dem Stand der Technik entsprechendes Fenster (kein Schallschutzfenster), den Lärmpegel im Gebäudeinneren maßgeblich reduzierten kann.
* Benennen einer Ansprechstelle, an die sich Betroffene wenden können, wenn sie besondere Probleme durch Lärmeinwirkungen haben.
* Bei erheblicher und absehbar zeitlich längerer Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AW Baulärm, ist den Betroffenen die Bereitstellung von Ersatzwohnraum anzubieten

Als Nachtzeit gilt die Zeit von 20 Uhr bis 7 Uhr (Pkt 3.1.2 AVV Baulärm).

Zur Minderung von Staubbildung bei Abbrucharbeiten sind die abzubrechende Bauteile vor Beginn der Abbrucharbeiten und auch während der Abbrucharbeiten mit Wasser zu benässen bzw. zu besprühen

### 1.4.8 Munitionsfunde

Tiefbauarbeiten sind mit Vorsicht auszuführen, da auch in nicht kampfmittelbelasteten Bereichen Einzelfunde von Kampfmitteln oder Munition nicht auszuschließen sind. Werden während der Bautätigkeiten sowie bei erdeingreifenden Maßnahmen Munition/Kampfmittel entdeckt, freigelegt oder vermutet, sind die Arbeiten umgehend einzustellen, der Bereich weiträumig abzusperren und der Munitionsbergungsdienst zu benachrichtigen. Ein Verantwortlicher der Baufirma hat sich zur Überwachung und Sicherung des Gefahrenbereiches in überschaubarer Nähe des Fundortes bis zum Eintreffen des Munitionsbergungsdienstes aufzuhalten. Gemäß § 5 Abs. 1 Kampfmittelverordnung M-V ist die Fundstelle der örtlichen Ordnungsbehörde unverzüglich anzuzeigen.

Es ist verboten, entdeckte Kampfmittel zu berühren, ihre Lage zu verändern oder in Besitz zu nehmen. Ferner ist es verboten, Flächen mit Kampfmitteln zu betreten und/oder Anlagen bzw. Vorrichtungen zur Kennzeichnung des Gefahrenbereiches zu beschädigen, unwirksam zu machen oder zu beseitigen.

Es wird auf die allgemeinen Pflichten als Bauherr hingewiesen, Gefährdungen für auf der Baustelle arbeitende Personen sind so weit wie möglich auszuschließen.

###

### 1.4.9 Versorgungsleitungen

#### 1.4.9.1 Stadtwerke Schwerin GmbH (SWS) auch für Netzgesellschaft Schwerin mbH (NGS), Wasserversorgungs- und Abwasserentsorgungsgesellschaft Schwerin mbH & Co.KG (WAG) und Schweriner Abwasserentsorgung (SAE)

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen im Rahmen der Feinplanung der Gesamtmaßnahme mit der Stadtwerke Schwerin GmbH abzustimmen und einen Bauablaufzeitenplan aufzustellen.

Zur Ermittlung der Lage der Fernwärme Leitungen sind Suchschachtungen durchzuführen. Eine Änderung des Leitungsbestandes ist nicht zulässig.

Die Erdgasversorgung ist durchgängig sicher zu stellen.

Die Bestimmungen der Richtlinie für die Planung von Bauarbeiten und die Richtlinie für die Vorbereitung und Durchführung von Bauarbeiten, die im Rahmen der Leitungsauskunft mitgeteilt werden, sind zu befolgen.

#### 1.4.9.2 Deutsche Telekom GmbH

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z.B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden könnten. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren und einen Schachtschein einholen über die Internetanwendung „Trassenauskunft Kabel“ (https://trassenauskunft-kabel.telekom.de) oder unter der Mailadresse (planauskunft.nordost@telekom.de).

Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das „Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Ausgabe 2013 zu beachten.

Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

Die Deutsche Telekom Technik GmbH ist mindestens 3 Monate vor Baubeginn zu informieren und zur ersten Bauanlaufberatung einzuladen. Der Bauzeitenablaufplan ist in Abstimmung mit der Telekom aufzustellen.

#### 1.4.9.3 Vodafone GmbH / Kabel Deutschland GmbH

Die Telekommunikationsanlagen der Vodafone GmbH/ Kabel Deutschland GmbH sind bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern und dürfen nicht überbaut werden und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden.

Die Vodafone GmbH / Kabel Deutschland GmbH ist 3 Monate vor Baubeginn über TDRA-O.Schwerin@vodafone.com über den Baubeginn zu informieren.

Der Kabelschutzanweisung ist Folge zu leisten.

### 1.4.10 bahnrechtliche Belange

Ein öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständige ist mit der Beweissicherung für ie Bahnanlage zu beauftragen.

Im Gelände der Bahn befinden sich Fernmeldekabel. Die genaue Lage der erdverlegten Kabel ist durch eine Suchschachtung bzw. Handschachtung zu ermitteln.

Kabel und Anlagen sind zur Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes notwendig und dürfen durch die geplanten Maßnahmen in Lage und Funktion nicht beeinträchtigt werden.

Es ist immer davon auszugehen, dass Unterbrechungen und Beschädigungen betriebliche Auswirkungen haben. Kabel. bzw. Anlagen dürfen nicht fest überbaut werden. Der Zugang ist ständig zu gewährleisten.

Die TK-Anlagen sind bei der weiteren Planung und Bauausführung zu berücksichtigen. Veränderungen an der Kommunikationsanlage der DB Netz AG sind ohne Mitwirkung der DB Kommunikationstechnik GmbH nicht statthaft.

Grundsätzlich ist bei Vorhandensein von Kabel / Anlagen, vor Baubeginn, eine örtliche Anweisung durch einen Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik GmbH erforderlich. Für die Einleitung der örtlichen Einweisung ist eine rechtzeitige schriftliche Information (min. 7 – 10 Arbeitstage vor Baubeginn) an die Mailadresse DB.KT.Dokumentationsservices-Hanover@deutschebahn.com erforderlich. Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren.

Das Merkblatt für Erdarbeiten sowie das Kabelmerkblatt sind strikt einzuhalten.

### 1.4.11 Ausführungsunterlagen

Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die Ausführungsplanung nach den Vorgaben der genehmigten Planunterlagen gemäß Punkt 1 umzusetzen. Werden in der Ausführungsplanung Änderungen oder Abweichungen vom genehmigten Plan erforderlich, hat der Vorhabenträger die Ausführungsunterlagen, sowie eine schriftliche Erklärung zu den Änderungen der Plangenehmigungsbehörde vor Baubeginn vorzulegen. Abweichungen bedürfen der Genehmigung durch die Planfeststellungsbehörde.

## 1.5 Zusagen

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens bzw. Erörterungstermins sind nachfolgende Zusagen durch den Vorhabenträger abgegeben worden.

Die Zusagen werden von der Planfeststellungsbehörde bestätigt. Sie sind als Vereinbarung der jeweiligen Partner zur Kenntnis genommen und sind durch den Vorhabenträger einzuhalten.

### 1.5.1 Industrie- und Handelskammer Schwerin (IHK SN)

Für die Baumaßnahmen wird ein Baustellenmanagement eingerichtet. Die Maßnahme wird von einem Projektsteuerer, einer Bauoberleitung einer örtlichen Bauüberwachung und der zusätzlichen Einbindung des Citymanagers begleitet.

### 1.5.2 P03.01

Der Vorhabenträger beauftragt auf seine Kosten einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen mit der Beweissicherung für das Gebäude. Der Leistungsumfang wird mit der Eigentümerin abgestimmt. Über die gesamte Bauzeit werden Dauererschütterungsmessungen zur Schadensabwehr durchgeführt.

# 2. Sachverhalt

## 2.1 Beschreibung des Vorhabens

### 2.1.1 Planerische Beschreibung

Durch die Landeshauptstadt Schwerin ist der Ersatzneubau BW 12 – Brücke über die DB Strecke 6441 in km 65,2+50 im Zuge der Wallstraße in Schwerin vorgesehen.

Der vorliegende Feststellungsentwurf beinhaltet neben dem Ersatzneubau der Brücke über die Bahnstrecke die notwendige Folgemaßnahme der Anpassung der Bahnanlage auf Grund von Sicherheitsanforderungen sowie eine bauzeitliche Fußgängerbrücke über die Bahnstrecke.

Die Wallstraße liegt im Zentrums von Schwerin. Sie dient der nahräumigen Verbindung. Sie erschließt die angrenzenden Grundstücke, ist Zufahrtsstraße zu einem großen Einkaufszentrum und wird von Linienbussen des öffentlichen Nahverkehrs (Linie 10 + 11) befahren.

Die Straße ist durch eine innerstädtische und enge Bebauung sowie durch ein hohes Verkehrsaufkommen gekennzeichnet und ist für die innerstädtische Erschließung von sehr hoher Bedeutung. Unmittelbar hinter dem Brückenbauwerk schließt die Straßenkreuzung mit der von Süden kommenden Eisenbahnstraße und der nach Norden weiterführenden Reiferbahn an.

Mit ihrer nahräumigen Verbindungsfunktion ist die Wallstraße in die Verbindungsfunktionsstufe IV gemäß RIN 2008 (Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung) eingeordnet. Da die angrenzende bauliche Nutzung unmittelbar von der Straße erschlossen wird, ist als Kategorie die angebaute Hauptverkehrsstraße vorgegeben und die Wallstraße ist in HS IV einzustufen.

Die zweigleisige Bahnstrecke 6441 Dömitz – Wismar dient dem Fern-, Nah- und Güterverkehr. Die Bahnstrecke ist Teil des transeuropäischen Netzes (TEN) und muss die technischen Anforderungen gemäß TEIV, TSI ENE und TSI LOC&PAS erfüllen. Die Strecke wird gemäß Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten der DB Netz (VzG) in diesem Streckenbereich mit Geschwindigkeiten bis 120 km/h befahren.

Um während der Bauphase die fußläufige Verbindung zwischen den durch die Bahntrasse getrennte Stadtteilen zu gewährleisten, wird parallel zur abgerissenen Brücke eine Fußgängerbrücke geplant – mit anschließenden Rückbau.

### 2.1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Die vorhandene Fahrbahn der Wallstraße besitzt aus Richtung Westen kommend vor der Spuraufweitung eine Regelbreite von ca. 7,75 m. Diese bleibt unverändert. Gleiches gilt für die östlich der Kreuzung weiterführende Wallstraße. Dort verjüngt sich der Querschnitt von ca. 7,75 m auf etwa 5,00 m. Eine Veränderung des Querschnittes erfolgt nur im unmittelbaren Bereich des Brückenersatzneubaus.

Der Brückenquerschnitt der Bestandbrücke ist auf Grund der Nähe zur Kreuzung aufzuweiten, um die erforderlichen Schleppkurven für abbiegende Fahrzeuge zu ermöglichen. Die Bestandsbrücke überführt auf beiden Kappen einen Gehweg und hat eine Fahrbahnbreite von 8,90 m. Außerhalb des Bauwerkes weisen die Fahrbahnbreiten des Bestandes ca. 8,00 m auf. Das neue Brückenbauwerk wird für eine Fahrbahnbreite zwischen den Borden von 9,75 m geplant. Aufgrund der Aufweitung im Kreuzungsbereich vergrößert sich die Fahrbahnbreite mit Überbaubeginn zwischen den Borden und weist auf dem Überbau keinen konstanten Abstand zwischen den Borden auf. Die Brücke überführt beidseits der Fahrbahn einen Gehweg auf den Bauwerkskappen. Insgesamt vergrößert sich der Straßenquerschnitt des Ersatzneubaues von 14,60 m auf 15,25 m.

Damit ergibt sich folgender Querschnitt:

Gehweg - Nord 1 x 3,00 m = 3,00 m

Fahrstreifen 1 1 x 3,50 m = 3,50 m

Fahrstreifen Linksabbieger 1 x 3,00 m = 3,00 m

Fahrstreifen 2 1 x 3,25 m = 3,25 m

Gehweg - Süd 1 x 2,50 m = 2,50 m

Kronenbreite = 15,25 m

Die Belastungsklasse wurde entsprechend RStO 12 auf 3,2 festgelegt.

Die Brücke wird als Ein-Feld-Brücke ausgeführt, was zur Folge hat, dass die Stützpfeiler zwischen den Gleisen entfallen.

Zur Erzielung einer genehmigungsfähigen und dem Regelwerk der DB entsprechenden lichten Höhe, muss die lichte Höhe des Bestandes vergrößert werden. Dies erfolgt durch eine Absenkung der Bahngradiente um 20 cm und geringe Anhebung der Straßengradiente um 6 cm zur Erzielung einer lichten Mindesthöhe von 5,46 m über Schienenoberkante. Die Straßengradiente wird nur etwas angehoben, sodass die an die Verkehrsanlagen angrenzenden, vorhandenen Geländeoberkanten weitest gehend gehalten werden und die Qualität der Verkehrsanlage nicht eingeschränkt wird.

Der Überbau der Brücke wird mit Walzträger in Beton als Überbaukonstruktion erfolgen, da diese Bauweise den örtlichen Anforderungen Rechnung trägt und einer sowohl robusten wie auch wirtschaftlichen Bauweise entspricht. Walzträger in Beton (WIB) eignen sich für die erforderliche hohe Schlankheit des Überbaues und können auf Grund ihrer Kleinteiligkeit in dem beengten Baufeld montiert werden.

### 2.1.3 Bahnbauliche Beschreibung

Mit dem Ersatzneubau der Brücke ist auch eine Veränderung der unterführenden Bahnanlage notwendig (Folgemaßnahme). Die Brücke bildet die Kreuzung zwischen der zweigleisigen Strecke 6441 Dömitz - Wismar und der Wallstraße in Schwerin. Das Teilvorhaben umfasst die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen der Gleis- und Entwässerungsanlagen, des Kabeltiefbaus sowie der technischen Ausrüstungsgewerke Oberleitungsanlage, Leit- und Sicherungstechnik und Telekommunikations- Anlagen.

Im Zuge der Brückenerneuerung wird die Mittelstützung des alten Bauwerks ersatzlos entfallen. Um die Stützweite des Brückenbauwerkes und damit verbunden auch die Überbauhöhe soweit wie möglich zu reduzieren und um die Sicherheitsräume neben den Gefahrenbereichen des Lichtraumes nach Lichtraumprofil GC (Ril 800.0130: Streckenquerschnitte auf Erdkörpern) zu gewährleisten, wird der Gleisabstand auf das Regelmaß von 4,00 m reduziert. Dazu wird das westliche, bogeninnere Gleis (linkes Streckengleis) an das östliche bogenäußere Gleis (rechtes Streckengleis) herangeschwenkt.

Die vorhandenen Fang- und Führungseinrichtungen können entfallen, da die neuen Widerlager jeweils einen Abstand von mindestens 3,20 m aus der Gleisachse aufweisen.

Um die lichte Höhe zwischen Schienenoberkante und Brückenbauwerk von 5,46 m zu erreichen wird die Gradiente der beiden Streckengleise im Bereich des Brückenbauwerks abgesenkt. Hierbei erfolgt im linken Schienengleis eine Absenkung von 30 cm und im rechten Schienengleis eine Absenkung von 18 cm.

Um den Eingriff in den Untergrund zu minimieren wurden die schmaleren Stahlschwellen St82 gewählt.

### 2.1.4 Beschreibung bauzeitliche Fußgängerbrücke

Die bauzeitliche, einfeldrige Fußgängerbrücke wird südlich in unmittelbarer Nähe zum geplanten Ersatzneubau eingeordnet. Sie führt von der Wallstraße über die Bahnanlage auf die Eisenbahnstraße.

Die bauzeitliche Behelfsbrücke wird auf, in die Böschung zurückgesetzte, Widerlager gelagert. Die Behelfsbrücke wird für den Fußgängerverkehr errichtet und hat demzufolge relativ geringe Lasten in den Baugrund abzutragen.

Die Breite der Fußgängerbrücke ist mit 3,00 m geplant, wovon mindestens 2,00 m für den Fußgängerverkehr genutzt werden. Die Längsneigung von West nach Ost beträgt 4 %. Beidseitig wird im Oberleitungsbereich ein Berührungsschutz eingeplant.

## 2.2 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Auf Antrag der Landeshauptstadt Schwerin vom 17. März 2020 ist für den Ersatzneubau der der Brücke über die DB Strecke 6641 in km 65,2+50 im Zuge der Wallstraße nebst Änderung der Betriebsanlagen Bahn und bauzeitliche Fußgängerbrücke in der Stadt Schwerin das Anhörungsverfahren nach § 73 VwVfG M-V i. V. m. § 45 StrWG M-V durchgeführt worden.

Nachfolgende Behörden, Versorgungsunternehmen und sonstige Stellen sind mit Schreiben vom 14. April 2020, 06. Mai 2020 und 25. Mai 2020 unter Beifügung der Planunterlagen in digitaler Form auf das Planfeststellungsverfahren hingewiesen und zur Abgabe von Einwendungen/ Stellungnahmen aufgefordert worden.

|  |  |
| --- | --- |
| TÖB | Schreiben vom |
| Stadt Schwerin FD 36, 37, 60, 61, 62 | 25. Mai 2020 |
| Stadt Schwerin, SAE Schweriner Abwasserentsorgung | 14. April 2020 |
| DB Netz AG | 14. April 2020 |
| DB Immobilien Regio Ost | 06. Mai 2020 |
| Eisenbahnbundesamt | 14. April 2020 |
| Polizeiinspektion Schwerin | 14. April 2020 |
| Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Westmecklenburg | 14. April 2020 |
| Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Mittleres Mecklenburg | 14. April 2020 |
| Landesamt für Kultur und Denkmalpflege M-V | 14. April 2020 |
| Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz M-V | 14. April 2020 |
| Amt für Brand-, Katastrophenschutz und Rettungsdienst | 14. April 2020 |
| Landesamt für innere Verwaltung M-V | 14. April 2020 |
| Landesamt für Bodendenkmalpflege | 14. April 2020 |
| Landesforst | 14. April 2020 |
| Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V | 14. April 2020 |
| Bergamt Stralsund | 14. April 2020 |
| Amt für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg | 25. Mai 2020 |
| Wasser- und Bodenverband „Schweriner See / Obere Sude“ | 25. Mai 2020 |
| Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr | 25. Mai 2020 |
| Nahverkehr Schwerin GmbH | 25. Mai 2020 |
| DB Engineering & Consulting GmbH | 25. Mai 2020 |
| HanseWerk AG | 25. Mai 2020 |
| SDS - Stadtwirtschaftliche Dienstleistungen Schwerin | 25. Mai 2020 |
| IHK zu Schwerin | 25. Mai 2020 |
| Handwerkskammer Schwerin | 25. Mai 2020 |
| ZGM - Eigenbetrieb der LHS Schwerin | 25. Mai 2020 |
| Schweriner Abfallentsorgungs- und StraßenreinigungsGmbH (SAS) | 25. Mai 2020 |
| HanseWerk AG | 25. Mai 2020 |
| E.DIS Netz GmbH | 14. April 2020 |
| EVS Energieversorgung Schwerin | 14. April 2020 |
| WEMAG AG | 14. April 2020 |
| GDMcom | 14. April 2020 |
| Stadtwerke Schwerin | 14. April 2020 |
| Vattenfall Europe | 14. April 2020 |
| VEAG vereinigte Energiewerke AG  | 14. April 2020 |
| E.ON Hansegas AG | 14. April 2020 |
| Verbundnetz Gas AG | 14. April 2020 |
| Eurawasser GmbH | 14. April 2020 |
| Zweckverband Schweriner Umland | 14. April 2020 |
| SWS Stadtwerke Schwerin | 14. April 2020 |
| WAG Wasserversorg. und AbwasserentsorgungsEigenbetrieb | 14. April 2020 |
| SAE Schweriner AbwasserentsorgungsEigenbetrieb | 14. April 2020 |
| 50 Hertz Transmission GmbH | 14. April 2020 |
| Deutsche Telekom Technik GmbH | 14. April 2020 |
| Vodafone Kabel Deutschland GmbH | 14. April 2020 |
| Arcor AG | 14. April 2020 |
| Vodafone AG & Co. KG | 14. April 2020 |

Folgende nach § 3 UmwRG vom Land Mecklenburg-Vorpommern anerkannten Naturschutzvereinigungen sind gemäß § 30 Abs. 2 Naturschutzausführungsgesetz M-V (NatSchAG M-V) mit Schreiben vom 28. April 2020 unter Beifügung der Planunterlagen in digitaler Form auf das Planfeststellungsverfahren hingewiesen und zur Abgabe von Einwendungen/ Stellungnahmen bis zum 11. Juni 2020 aufgefordert worden.

|  |
| --- |
| Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband M-V (BUND) |
| Naturschutzbund Deutschland; Landesverband Mecklenburg-Vorpommern (NABU) |
| Landesanglerverband Mecklenburg-Vorpommern |
| Landesjagdverband Mecklenburg-Vorpommern |
| Schutzgemeinschaft Deutscher Wald; Landesverband Mecklenburg-Vorpommern |

Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 28. April 2020 bis einschließlich 28. Mai 2020 im Stadthaus der Landeshauptstadt Schwerin, Bürgerbüro, Am Packhof 2 – 6, 19053 Schwerin, öffentlich zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Die Auslegung der Planunterlagen ist vorher gem. § 73 Abs.5 VwVfG M-V am 23. April 2020 durch Veröffentlichung im Internet unter der Internetadresse: [www.schwerin.de/bekanntmachungen](http://www.schwerin.de/bekanntmachungen) ortsüblich bekannt gemacht worden. Daneben erfolgte die Bekanntmachung im „Stadtanzeiger“.

Grundstücksbetroffene sind über die Auslegung des Plans durch Übersendung des Bekanntmachungstextes mit Schreiben vom 24. April 2020 informiert worden. Die Einwendungsfrist endete mit Ablauf des 28. Juni 2020.

Die Einwendungen privat Betroffener sowie die Stellungnahmen/Einwendungen der Träger öffentlicher Belange sind am 11. August 2020 im Raum E 070, Stadthaus der Landeshauptstadt Schwerin, Am Packhof 2 - 6, 19053 Schwerin erörtert worden. Der Erörterungstermin ist von der Stadt Schwerin fristgerecht, d.h. mindestens eine Woche vorher (§ 73 Abs.6 S.2 VwVfG M-V) am 31. Juli 2020 durch Veröffentlichung im Internet ortsüblich bekannt gegeben worden. Der Vorhabenträger, die zur Erörterung berechtigten Träger öffentlicher Belange und die privat betroffene Einwender sind gesondert zu den Terminen geladen worden.

Den beteiligten Trägern öffentlicher Belange und den privat betroffenen Einwendern ist der jeweilig bezugnehmende Teil der Niederschriften zu den Erörterungsterminen mit Schriftsatz vom 28. August 2020 übersandt worden. Auf vorgenommene Planänderungen sind die von den Änderungen Betroffenen Träger öffentlicher Belange unter Beifügung der geänderten Planunterlagen hingewiesen und zur Abgabe von Einwendungen/ Stellungnahmen aufgefordert worden.

Die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens wurden der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben der Anhörungsbehörde vom 14. Oktober 2020 übergeben.

Das Anhörungsverfahren ist insgesamt ordnungsgemäß durchgeführt worden.

Mit Schreiben vom 27. Oktober 2020 beantragte der Vorhabenträger die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses.

# 3. Entscheidungsgründe

## 3.1 Verfahrensrechtliche Bewertung

### 3.1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung

Nach § 45 StrWG dürfen Gemeindestraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG M-V). Die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (Konzentrationswirkung § 75 Abs. 1 S.1 VwVfG M-V). Die Planfeststellungsbehörde entscheidet insbesondere auch über die Erteilung naturschutzfachlicher, bergrechtlicher und waldrechtlicher Entscheidungen Daneben entscheidet sie gemäß §19 Abs.1 WHG über die wasserrechtlichen Erlaubnisse.

### 3.1.2 Zuständigkeit

Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern ist im Land Mecklenburg-Vorpommern gem. § 45 i.V.m. § 57 Abs. 1 und 6 StrWG M-V sowie der Ersten Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Übertragung von Zuständigkeiten im Bereich der Straßenbauverwaltung vom 22.03.2011 (GVOBl. M-V S. 214) die sachlich und örtlich zuständige Behörde, um den Plan festzustellen.

Die Landeshauptstadt Schwerin ist zuständig für das Anhörungsverfahren. Nach § 10 des Gesetzes über die Zuordnung von Aufgaben (AufgZuordG M-V) vom 12. Juli 2010 (VOBl. M-V 2010, S.383) sind die Landkreise und kreisfreien Städte seit 1.7.2012 Anhörungsbehörde nach § 45 Abs. 2 StrWG M-V soweit Vorhaben betroffen sind, deren Träger eine kommunale Gebietskörperschaft ist oder an dem eine kommunale Gebietskörperschaft beteiligt ist.

### 3.1.3 Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das Bauvorhaben den Ersatzneubau der Brücke über die DB Strecke 6641 in km 65,2+50 im Zuge der Wallstraße in Schwerin nebst Änderung der Betriebsanlagen Bahn und bauzeitliche Fußgängerbrücke wurde gemäß § 8 Abs. 2 i.V.m. § 2 Abs. 4 LUVPG M-V eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchgeführt, die nach § 5 Abs. 3 LUVPG M-V unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens ist.

Die Vorprüfung des Einzelfalls hat ergeben, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das bezeichnete Vorhaben nicht erforderlich ist, da von dem Vorhaben unter Berücksichtigung der in Anlage 1 LUVPG M-V aufgeführten Kriterien keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Feststellung gemäß § 5 Abs. 3 UVPG nicht selbstständig anfechtbar ist.

Das Ergebnis der Vorprüfung wurde im Amtlichen Anzeiger (Anlage zum Amtsblatt Mecklenburg-Vorpommern) vom 20. Januar 2020 bekanntgemacht.

### 3.1.4 Seveso III - Störfallanlagen

Den Anforderungen der Seveso-III-Richtlinie (Richtlinie 2012/18/EU des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 04. Juli 2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates (Amtsblatt der Europäischen Union L197 vom 24. Juli 2012)) wird entsprochen. Das Vorhaben führt nicht dazu, dass sich die Wahrscheinlichkeit eines Störfalls erhöhen oder die Folgen eines solchen Störfalls verschlimmern können.

Im Vorhabenbereich befinden sich keine „Störfallanlagen“. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden vom StALU Westmecklenburg und vom Bergamt in Stralsund Stellungnahmen abgefragt, sollten sich im Baubereich Störanlagen befinden. Von keiner der genannten Behörden wurden Hinweise auf vorhandene Störanlagen gegeben.

## 3.2 Materiell-Rechtliche Würdigung

### 3.2.1 Planungsermessen

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen entspricht den Ergebnissen der vorbereitenden Planung. Sie ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt. Sie berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote. Sie entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

### 3.2.2 Planrechtfertigung

#### 3.2.2.1 Allgemein

Die Planrechtfertigung stellt neben den Vorgaben des strikten Rechts und des Abwägungsgebots einen selbständigen Kontrollmaßstab dar. Das beruht auf der Erwägung, dass eine hoheitliche Planung ihre Rechtfertigung nicht schon in sich selbst trägt, sondern im Hinblick auf die von ihr ausgehenden, bis hin zur Zulässigkeit der Enteignung reichenden Einwirkungen auf Rechte Dritter für die jeweils konkrete Planungsmaßnahme rechtfertigungsbedürftig ist. Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Das Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist. (BVerwG, Urt. v. 07. Juli 1978, IV C 79/76; Urt. v. 05. Dezember 1986, 4 C 13/85; Urt. v. 08. Juli 1998, 11 A 53/97; Urt. v. 16. März 2006, 4 A 1075/04; alle juris).

Neben der grundsätzlichen Konformität mit den fachplanerischen Zielen verlangt die Planrechtfertigung weiter, dass für das Vorhaben ein konkreter Bedarf besteht. Nur dann ist das Vorhaben geeignet, tatsächlich zur Zielerreichung beizutragen. Der Bedarf für ein Vorhaben kann sich dabei entweder bereits aus einer gesetzlichen Bedarfsplanung ergeben oder durch die Planfeststellungsbehörde selbst festgestellt werden.

Ist der Bedarf für ein Vorhaben nicht bereits durch ein Gesetz mit bindender Wirkung festgestellt, ist eine administrative Feststellung des Bedarfs erforderlich. Dieser muss ein Vorhaben zwar nicht als unausweichlich, zumindest aber als vernünftigerweise geboten erscheinen lassen. Zur Bestimmung des Bedarfs stellt die zuständige Fachplanungsbehörde in aller Regel eine Prognose hinsichtlich des zukünftigen Bedarfs auf. Hierbei kommt ihr ein Prognosespielraum zu. Eine Prognose entfällt, wenn das Vorhaben aufgrund der jetzigen Situation erforderlich ist, z. B. aus Sicherheitsgründen.

#### 3.2.2.2 Ist-Zustand Brücke Wallstraße

Im Ergebnis der im November 2019 durchgeführten Sonderprüfung nach DIN 1076 wurde das im Jahre 1959 erstellte Bauwerk mit der Zustandsnote 3,0 beurteilt. Die Verkehrssicherheit ist durch stark brüchige Gesimse und Schäden an Geländern, Berührungsschutz und starker Spurrinnenbildung im Fahrbahnbelag beeinträchtigt. Die Beurteilungen der Standsicherheit sowie der Dauerhaftigkeit, bedingt durch die großen Schadensbilder, führen insgesamt zu einer Bauwerksnote 3,0. Die Standsicherheit des Bauwerks ist insbesondere durch Beschädigungen an den Flügelkragarmen mit teilweise durchgerosteter Bewehrung, starken Abbrüchen am Stützreihenfundament und Schäden an den Auflagern und Längsträgern massiv beeinflusst. Gemäß DIN 1072 konnte die Brücke nur in die Brückenklasse 30/30 bei einem statischen Auslastungsgrad von 112% eingestuft werden. Die Kragarme sind für abirrende Radlasten nicht ausreichend bewehrt.

Mit dem Prüfbericht (2020 S2) des zweiten Sonderprüfungstermins 2020 der Brücke vom 28. September bis 01. Oktober 2020 stellte der Prüfer fest, dass im Zuge der Sonderprüfung 2020 S2 zahlreiche lose Betonteile an der Unterseite des Überbaues und im oberen Bereich der Unterbauten entfernt werden mussten. An den Stützen der Stützenreihe ist bezüglich der Abplatzungen mit freiliegender und rostender Bewehrung eine weitere Schadenzunahme gegenüber der Sonderprüfung 2020 S1 zu verzeichnen. Die Betonabplatzungen in den unteren Einspannbereichen der Stützen haben deutlich zugenommen. Das Bauwerk befindet sich in einem nicht ausreichenden Zustand. Die Standsicherheit und Verkehrssicherheit des Bauwerks sind beeinträchtigt. Die Dauerhaftigkeit des Bauwerks ist stark beeinträchtigt. Eine Schadensausbreitung oder Folgeschädigung kann kurzfristig dazu führen, dass die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben sind

Im Ergebnis der Sonderprüfung 2020 S2 nach DIN 1076 von September/Oktober 2020 wurde die wurde der Verkehr auf der Brücke am 03. Dezember 2020 beschränkt (16 t mit Linienverkehr frei) sowie der Rhythmus der Sonderprüfungen wurde von halbjährlich auf vierteljährlich verkürzt.

Die Quell- und Zielverkehre bleiben unverändert.

#### 3.2.2.3 Ist-Zustand Bahnanlage

Im Brückenbereich sind insbesondere für die Oberleitung und die Sicherheitsräume neben dem Gefahrenbereich kein ausreichender Sicherheitsraum nach den Regelwerten der technischen Richtlinien vorhanden.

Unter dem Überbau (Brücken) liegt eine Bestandshöhe von 5,21 m vor, welche das regelkonformes GC-Lichtraumprofil (Ril 800.0130: Streckenquerschnitte auf Erdkörpern) mit einer lichten Höhe über Schienenoberkante von ≥ 5,46 m wesentlich unterschreitet.

Der Gefahrenbereich von Gleisachse zu festen Einbauen unterschreitet den erforderlichen Abstand von 2,50 m. Sicherheitsräume vor den Widerlagern sind nicht vorhanden und feste Einbauten ragen in den Bereich „B“ des GC Lichtraumes (Ril 800.0130: Streckenquerschnitte auf Erdkörpern).

Mit den vorhandenen Maststandorten ist die mit dem Vorhaben einhergehende Kettenwerksabsenkung technisch nicht möglich.

#### 3.2.2.4 technische Notwendigkeit

Das aktuelle Bauwerksalter beträgt 60 Jahre (Stand 2019), womit eine theoretische Restnutzungsdauer von 40 Jahren für den Überbau und 50 Jahren für den Unterbau bleibt. Jedoch wird auf Grund der Beurteilung der Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und Verkehrssicherheit sowie aus wirtschaftlicher und technischer Hinsicht ein Ersatzneubau der Brücke erforderlich. Aufgrund der Forderungen aus den Richtlinien der DB Netz AG sind die bahnseitigen Defizite (enger Lichtraum) zu beseitigen. Dafür muss der Lichtraum unterhalb des Brückenbauwerkes in der künftigen lichten Weite und in der lichten Höhe vergrößert werden. Die aufgeführten Gründe machen einen vollständigen Ersatzneubau notwendig

Durch die Absenkung der Bahngradiente um 20 cm und eine geringe Anhebung der Straßengradiente um 6 cm wird eine lichte Mindesthöhe von 5,46 m über Schienenoberkante erzielt. Die Straßengradiente wird unwesentlich angehoben, sodass die an die Verkehrsanlagen angrenzenden, vorhandenen Geländeoberkanten weitest gehend gehalten werden und die Qualität der Verkehrsanlage nicht eingeschränkt wird. Die Schienenoberkante wird durch den Austausch der Betonschwellen gegen Betonflachschwellen realisiert. In der Summe wird die lichte Höhe auf 5,50 m vergrößert. Dadurch ist eine flache Kettenwerkskonstruktion mit Halteseil und Fahrdraht möglich.

Die neuen Maststandorte sind erforderlich, um die Grenzwerte und Vorschriften für die notwendige Kettenwerksabsenkung einhalten zu können. Mit den alten Maststandorten wäre eine Absenkung und Führung des Kettenwerks unter dem Brückenbauwerk nicht möglich gewesen.

Das neue Brückenbauwerk wird für Straßenverkehrslasten des Lastmodells LM1 und des Ermüdungslastmodells 3 gemäß DIN EN 1991-2 (2012-08) und das zugehörige Nationale Anwenderdokument (NA 2012-08) dimensioniert.

Mit der v.g. technischen Ausführungen werden die Planungsziele Ersatzneubau der Brücke zur Erreichung der Tragfähigkeit der Brücke sowie zur Herstellung des erforderlichen Licht-raums unter dem Brückenbauwerk erfüllt.

Die vorhandene Fahrbahnbreite auf der Brücke Wallstraße von 8,90 m auf dem Bauwerk ist aktuell auf drei Fahrstreifen aufgeteilt. Die Fahrstreifenbreiten stellen mit 2 x 3,00 m für die durchgehenden Fahrbahnen und mit 2,90 m für den Linksabbiegestreifen nur die Mindestabmessungen für Fahrstreifen dar und sorgen für beengte Verkehrsverhältnisse im Knotenpunkt.

Mit dem Brückenneubau werden die Querschnitte der Brücke regelkonform aufzuweitet.

Die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06), Punkt 6.3 „Knotenpunkte“, fordert folgende Breiten:

1. die Fahrstreifenbreiten sollen möglichst so breit sein wie in der freien Strecke
2. bei beengten Verhältnissen können sie bis zu 0,25 m schmaler sein
3. bei vzul ≤ 50 km/h kann die Fahrstreifenbreite bis auf 3,00 m herabgesetzt werden
4. Abbiegestreifen können bis zu 0,25 m schmaler sein als die durchgehenden Fahrstreifen

Von der „Eisenbahnstraße“ kommend biegt eine Buslinie in die „Wallstraße ein. Nach RASt, Bild 15 ist folgender Ansatz zu übernehmen

1. bei Busverkehr ist eine Fahrstreifenbreite von mindestens 3,25 m anzulegen

Für die Breitenwahl sind in der Örtlichkeit die Punkte (1) und (2) nicht umsetzbar.

Als Maximum in der Örtlichkeit wurden für den Linksabbieger 3,00 m Breite und für die Fahrstreifen 3,25 m (Süd) bzw. 3,50 m (Nord) gewählt, wobei die Bemessung mit 3,50 m auf Grund der Schleppkurven der einbiegenden Fahrzeuge zu wählen war.

Größere Breiten sind in der Örtlichkeit wegen der vorhandenen Randbebauung nicht herstellbar.

#### 3.2.2.5 Notwendigkeit der Fußgängerbrücke

Für den Fußgängerverkehr wurde eine Untersuchung zur Prüfung der Fußgängerführung während der Bauzeit durchgeführt. Im Ergebnis der Untersuchung ist der Fußgängerverkehr für die Dauer der Baumaßnahme aufrecht zu erhalten. Neben der Anzahl der Fußgänger ist auch der zurzeit über die Brücke führende Schulweg mit ausschlaggebend.

#### 3.2.2.6 Ergebnis der Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung für das geplante Bauvorhaben ist gegeben. Raumordnerische und gemeindliche Entwicklungsziele stehen dem Bauvorhaben nicht entgegen..

### 3.2.3 Variantenwahl

#### 3.2.3.1 Fehlende Variantenuntersuchung zur Linienführung

Im Rahmen der Planung gab es keine Variantenuntersuchung zur Linienführung. Diese ist durch den Bestand geprägt und lässt aufgrund der Bahntrasse und der Anliegergrundstücke, der baugrundtechnischen Zwänge zur Beibehaltung der Trassenführung keine Lageänderungen zu. Durch die Orientierung am Bestand wird zudem die Neuversiegelung so gering wie möglich gehalten und zusätzliche Eingriffe in die Natur können weitgehend vermieden werden.

#### 3.2.3.2 Variantenwahl

Alle Variantenuntersuchungen bezogen sich ausschließlich auf die Bauwerksgestaltung und Lage der Gleise verbunden mit den bautechnischen Möglichkeiten des Unterbaus und der Gründung.

**Variante I**

Straßen- und Bahngradiente wie Bestand. Die Variante wurde im Ergebnis der Untersuchung ausgeschlossen, da der DB-Lichtraum nicht regelkonform und somit nicht genehmigungsfähig ist

**Variante II**

Verringerung der Konstruktionshöhe des Überbaues

Durch den notwendigen Wegfall der Mittelstütze zur Herstellung eines regelkonformen Lichtraumprofiles verdoppelt sich die Einzelstützweite des Brückenbauwerkes gegenüber dem Bestandsbauwerk bei gleichzeitig höherem Lastniveau gemäß aktuellem Normenwerk DIN EN 1991-2. Eine Verringerung der Überbaukonstruktionshöhe gegenüber dem Bestand ist nicht möglich

**Variante III**

Straßengradiente um 50 cm anheben zur Erzielung einer Regellichtraumhöhe GC mit Regelwert für Oberleitung Re 200 von 5,70 m ohne Absenken der vorhandenen Gleishöhenlage

Die Erhöhung der Straßengradiente um 50 cm verursacht eine Erhöhung der Lasten auf die Bestandsbebauung und führt zu erforderlichen Eingriffen in die Verkehrsanlage sowie in die vorhandene Wohnbebauung. Die bautechnische Umsetzbarkeit wurde insbesondere bei der Gewährleistung der Standsicherheit aufgrund der Lasterhöhung auf die Bestandsbebauung (Wohnbebauung und Stützwände) und die baulichen Eingriffe in die angrenzende Bebauung als kritisch bewertet. Die technischen Lösungen führten zu unverhältnismäßig hohen Baukosten und machten die Variante unwirtschaftlich. Das Erwirken von Baurecht wurde aufgrund der Eingriffe in die angrenzende Wohnbebauung (ggf. Abbruch und Neubau), Verschlechterung der Haus- und Grundstücks-Zuwegungen, den bauzeitlich starken Einschränkungen beim Bahnbetrieb und der verminderten Qualität der Verkehrsanlage als unwahrscheinlich bewertet. Aus den genannten Nachteilen ist die Variante nicht Vorzugsvariante.

**Variante IV**

Bahngradiente um 50 cm absenken zur Erzielung einer Regellichtraumhöhe GC mit Regelwert für Oberleitung Re 200 von 5,70 m ohne Absenken der vorhandenen Straßengradiente
Eine Gradientenabsenkung wäre mit einem Eingriff in die streckenbegleitenden Stützbauwerke (Stützwände) der Einschnittsicherung verbunden.

Es wären auch die Oberleitungsmaste, die auf den betreffenden Stützbauwerken stehen, betroffen. Durch die damit erforderliche deutliche Absenkung der Gleis-Planien (PSS) beider Streckengleise würde die Überdeckung der vorhandenen Tiefenentwässerungen reduziert, und die Überdeckung der unter dem rechten Streckengleis vorhandenen Transportleitung DN 800 würde dann deutlich den zulässigen Grenzwert von 1,50 m unterschreiten. Die Stützbauwerke, Wohnbebauung, OL-Maste, Tiefenentwässerung, Transportleitung müssten in Teilbereichen neu gebaut werden. Die technische Machbarkeit wurde durch den entwerfenden Ingenieur als grenzwertig und risikobehaftet bewertet.
Die Erzielung der Genehmigung wurde, aufgrund der umfangreichen Eingriffe in Anlagen Dritter, als ungewiss angesehen. Die umfangreichen Bauleistungen führten zu unverhältnismäßig hohen Baukosten und machten die Variante unwirtschaftlich. Aus den genannten Nachteilen ist die Variante nicht Vorzugsvariante

**Variante V**

Bahngradiente um etwa 20 cm absenken durch Einsatz von Betonflachschwellen zur Erzielung einer lichten Höhe von 5,40 m über SO ohne Anhebung der Straßengradiente
Aufgrund der Beibehaltung der vorhandenen Geländeoberkanten und Beibehaltung der OL-Konstruktionsart wurden bei dieser Variante die geringsten Baukosten ermittelt und die Baudurchführung als am risikoärmsten eingeschätzt. Die Vergrößerung der lichten Höhe von Bestand 5,21 m auf die regelwerkkonforme lichte Höhe 5,40 m wird hauptsächlich durch den Austausch der Betonschwellen gegen Betonflachschwellen realisiert. Für diese lichte Höhe ist zur Einhaltung der Sicherheitsabstände gem. Richtlinie 997 weiterhin eine Oberleitungskonstruktion als doppelter Fahrdraht notwendig.
Da die Oberleitungskonstruktionsart jedoch einer unternehmensinterne Genehmigung bedarf, wurde diese Variante abschließend durch die DB Netz AG als nicht genehmigungsfähig bewertet, um den Nachweis der TSI-Konformität (EG-Zertifizierung) bei TEN-Strecken gegenüber der Eisenbahn-Cert (EBC) zu ermöglichen. Aus den genannten Nachteilen ist die Variante nicht Vorzugsvariante

**Variante VI**

Alternativlösung Bahngradiente um 20 cm absenken und Straßengradiente um 30 cm anheben zur Erzielung einer Regellichtraumhöhe GC mit Regelwert für Oberleitung Re 200 von 5,70 m.

Diese Variante wurde aus den hier benannten Varianten 3 und 5 kombiniert.

Die Straßenanhebung um 30 cm statt 50 cm konnte die grundsätzlichen Nachteile und Zwänge, die durch die Gradientenanhebung der Straße entstehen nicht wesentlich reduzieren und dadurch die Genehmigungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit nicht verbessern. Aus den genannten Nachteilen ist die Alternativlösung nicht Vorzugsvariante.

**Variante VII**

Absenkung der Bahngradiente um 20 cm und geringe Anhebung der Straßengradiente um 6 cm zur Erzielung einer lichten Mindesthöhe von 5,46 m über SO (Vorzugsvariante)
Die Straßengradiente wird nur etwas angehoben, sodass die an die Verkehrsanlagen angrenzenden, vorhandenen Geländeoberkanten weitest gehend gehalten werden und die Qualität der Verkehrsanlage nicht eingeschränkt wird. Die Schienenoberkante wird durch den Austausch der Betonschwellen gegen Betonflachschwellen realisiert. In der Summe wird die lichte Höhe auf 5,50 m vergrößert. Dadurch ist eine flache Kettenwerkskonstruktion mit Halteseil und Fahrdraht möglich. Die zur Realisierung dieser Kettenwerkskonstruktion erforderlichen umfangreichen Eingriffe in die Oberleitungsanlage führten zwar zu höheren Baukosten als bei Variante 5, aber dennoch ist diese Variante die wirtschaftlichste, genehmigungsfähigste Variante.

#### 3.2.3.4 Untersuchung zu den Bauwerksarten

In der Betrachtung wurden die verschiedenen möglichen Tragsysteme und Überbaukonstruktionen betrachtet, die für das hier erforderliche 1-Feld Bauwerk mit einer hohen Schlankheit robuste und wirtschaftliche Bauweisen sind. Maßgebend ist die Konstruktionshöhe des Überbaues, da die im Bestand vorhandenen Zwangspunkte der Ober- und Unterkanten des Bestandsüberbaus (Bebauung/Lichtraum Bahn) nicht über- bzw. unterschritten werden dürfen. Damit muss das Tragwerk trotz verdoppelter Stützweite, höheren Verkehrslasten (Europäisches Normenwerk) bei gleicher Konstruktionshöhe realisiert werden. Dies macht Überbauten mit großer Schlankheit erforderlich. Einfeld-Stahlbeton-Rahmenbauwerke, vorgespannte Fertigteile und Stahlüberbauten als Trägerost sind auf Grund der Herstellungs- und Montageprozesse in dem beengten Baufeld nicht geeignet. Bei der Variante Stahlträgerostüberbau wurde des Weiteren der spätere hohe Unterhaltungsaufwand für den Korrosionsschutz über der Gleisanlage als nachteilig bewertet. Für Spannbetonüberbauten und Stahlverbundüberbauten mit obenliegender Platte waren die Anforderungen an die geringe Konstruktionshöhe zu hoch. Als Vorzugslösung wurde die Bauweise mit Walzträger in Beton als Überbaukonstruktion ermittelt, da diese Bauweise den örtlichen Anforderungen Rechnung trägt und einer sowohl robusten wie auch wirtschaftlichen Bauweise entspricht. Walzträger in Beton (WIB) eignen sich für die erforderliche hohe Schlankheit des Überbaues und können auf Grund ihrer Kleinteiligkeit in dem beengten Baufeld montiert werden.

#### 3.2.3.5 Gewählter Querschnitt

Die vorhandene Fahrbahn der Wallstraße besitzt aus Richtung Westen kommend vor der Spuraufweitung eine Regelbreite von ca. 7,75 m. Diese bleibt unverändert. Gleiches gilt für die östlich der Kreuzung weiterführende Wallstraße. Dort verjüngt sich der Querschnitt von ca. 7,75 m auf etwa 5,00 m. Eine Veränderung des Querschnittes erfolgt nur im unmittelbaren Bereich des Brückenersatzneubaus. Unter Berücksichtigung der Straßenkategorie, einer Linksabbiegespur und des Linienbusverkehrs wird die Fahrbahnbreite auf der Brücke auf 9,75 m entsprechend RASt 06 festgelegt. Im Bestand sind auf beiden Brückenkappen Gehwege vorhanden. Im neuen Querschnitt wird der nördliche Gehweg mit einer Breite 3,00 m und der südliche Gehweg mit einer Breite von 2,50 m berücksichtigt.

Die gewählten Querschnitte entsprechen den technischen Regelwerken.

#### 3.2.3.6 Ergebnis der Variantenwahl

Da aufgrund der begrenzten Möglichkeiten im Planbereich wegen gegebener Eckpunkte eine Variantenwahl hinsichtlich der Linie nicht erforderlich war, hat der Vorhabenträger die Trasse zum einen im Querschnitt dem tatsächlichen Bedarf angepasst und die Bautechnikvarianten, insbesondere unter Berücksichtigung des Baugrunds abgewogen.

Die Trassierung des Vorhabenträgers wird bestätigt. Es drängt sich keine Alternative auf. Stellungnahmen, die dem Trassenlauf widersprechen würden, sind nicht erhoben worden.

### 3.2.4 Abwägung öffentlicher Belange

#### 3.2.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Die Wallstraße liegt im Zentrums von Schwerin. Sie dient der nahräumigen Verbindung. Sie erschließt die angrenzenden Grundstücke, ist Zufahrtsstraße zu einem großen Einkaufszentrum und wird von Linienbussen des öffentlichen Nahverkehrs (Linie 10 + 11) befahren.

Die schlechte Bauwerksnote und die damit einhergehende Gefährdung der Verkehrssicherheit sowie der unzureichende Sicherheitsraum der Bahnanlage unterhalb der Brücke macht den Ersatzneubau erforderlich.

Das Amtes für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg trug keine Einwände gegen das Vorhaben vor.

#### 3.2.4.2 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

Das Vorhaben ist nach Maßgabe der angeordneten Nebenbestimmungen mit den Belangen von Natur und Landschaft vereinbar.

##### 3.2.4.2.1 Rechtsgrundlagen

Nach § 45 StrWG M-V i.V.m. §§ 72 ff. VwVfG M-V sind bei der Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Gesonderte Anforderungen zum Schutz von Natur und Landschaft ergeben sich aus einer Vielzahl von Regelungen, in Teilbereichen handelt es sich dabei um striktes Recht. Hierfür ergibt sich das folgende Regelungs- bzw. Schutzsystem:

- Der allgemeine Schutz von Natur und Landschaft wird durch die Eingriffsregelung in §§ 13 ff. BNatSchG gewährleistet.

- Besondere Regelungen sind zum Schutz der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der Europäischen Vogelschutzgebiete einzuhalten. Die europäischen Vorgaben der Vogelschutz- und der Flora-Fauna-Habitat-(FFH-)Richtlinie sind mit den §§ 31 ff. BNatSchG in Bundesrecht umgesetzt worden.

- Für Schutzgebiete und besonders geschützte Biotope sind – auch über den europäischen Gebietsschutz hinaus – die einschlägigen Vorgaben des Bundes- bzw. Landesrechts einzuhalten.

Bei der Planfeststellung ist die Umweltverträglichkeit des Vorhabens im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange durch die in §§ 1 und 2 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Nach § 15 Abs. 1 BNatSchG hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,

- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und

- verbleibende erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen, soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich sind, auszugleichen oder zu ersetzen.

Gemäß § 15 BNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen von Natur und Landschaft im Rang vorgehen, soweit die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maße auszugleichen sind. Ergibt die naturschutzrechtliche Abwägung die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens und ist ein Ausgleich nicht möglich, so sind Ersatzmaßnahmen vorzunehmen.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Eingriffe (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann.

##### 3.2.4.2.2. Beschreibung des betroffenen Gebietes

Der Brückenersatzneubau erfolgt am Ort des vorhandenen Bauwerkes. Aus diesem Grund kommt es lediglich zu einer minimalen Neuversiegelung neben den neuen Flügeln auf der Böschung in Form von Böschungsbefestigung aus Betonsteinpflaster.

Anlagebedingt erfolgt durch den Brücken- bzw. Straßenersatzneubau eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme von ca. 2.100 m². Dabei kommt es zu einer Neuversiegelung von 30 m². Die Errichtung von Böschungen und Gräben führt zu einer temporären Überformung von ca. 350 m².

Die Flächeninanspruchnahme für die Baumaßnahme betrifft vorwiegend den Bereich der ursprünglichen Brücke sowie ihres unmittelbaren Umfeldes. Neuversiegelungen werden nur neben den neuen Flügeln auf der Böschung in Form von Böschungsbefestigung aus Betonsteinpflaster erfolgen. Im Bestand liegt hier keine Befestigung vor. Die Neuversiegelung wird sich auf 30 m² belaufen.

Der Untersuchungsraum ist durch eine innerstädtische und enge Bebauung sowie durch ein hohes Verkehrsaufkommen gekennzeichnet

Zur Ermittlung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen wurde ein Untersuchungsgebiet abgegrenzt, das den Bereich des Brückenneubaus einschließlich eines beidseitigen 10 m breiten Korridors entlang der Grenze der technischen Planung umfasst.

Das Untersuchungsgebiet liegt vollständig im Stadtzentrum der Landeshauptstadt Schwerin. Das nächstgelegene Schutzgebiet ist das Landschaftsschutzgebiet (LSG) „L 16c Schweriner Seenlandschaft (Stadt Schwerin)“ welches sich südlich des UG in ca. 500 m Entfernung befindet

##### 3.2.4.2.3 Darstellung der Beeinträchtigungen des Naturhaushalts

Potenzielle Umweltauswirkungen des Vorhabens sind im Hinblick auf die Betroffenheit relevanter Arten und ihrer Erheblichkeit zu prüfen. Dabei wird zwischen bau-, betriebs- und anlagebedingten Wirkfaktoren unterschieden. Die Relevanz der jeweiligen Wirkfaktoren wurde im Rahmen des Artenschutzrechtliche Fachbeitrag (AFB) für die einzelnen Arten ermittelt.

Anlagebedingte Projektwirkungen

* Versiegelung von bisher unversiegelten Flächen im straßennahen Raum durch die Verbreiterung der Brücke und der Anpassung an das vorhandene Straßennetz
* Fällung von Allee- und Einzelbäumen.

Baubedingte Projektwirkungen

* bauzeitliche Flächeninanspruchnahmen durch Baustelleneinrichtungs- und Lagerflä-chen sowie Füßgängerbrücke
* Bodenumlagerungen
* Lärm-, Schadstoff-, Licht-, Staubemissionen sowie Erschütterungen durch Baufahr-zeuge.

Betriebsbedingte Wirkungen

Durch den Ersatzneubau der Brücke entstehen keine zusätzlichen betriebsbedingten Auswirkungen.

Wirkungen auf Mensch

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch beschränken sich vorwiegend auf die temporär auftretenden ungewohnten Lärmemissionen durch Abbruch- und Rammarbeiten während der Bauphase. Da die Baustelle unmittelbar an vorhandene Wohnbebauung angrenzt, sind Auswirkungen durch Lärm auf das Schutzgut Mensch zu erwarten. Jedoch bleiben die Schallemissionen durch den sonst dort vorhandenen Verkehr durch die bauzeitliche Vollsperrung der Wallstraße während der Bauphase aus. Die Straßensperrung führt ebenfalls zu einer bauzeitlichen Beeinträchtigung. Infolge dessen werden zwangsläufig alternative Wegeverbindungen in Anspruch genommen, durch die es zu einer bauzeitlichen Umverteilung des Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen Lärmimmission kommen wird, die aber nur von sehr kurzer Dauer sind. Die Lärm- und Schadstoffbelastungen, die im Zuge der Bauarbeiten entstehen, werden daher als temporär auftretend und unerheblich im Vergleich zu denen des Alltagsverkehrs eingeschätzt.

Wirkungen auf Pflanzen/Biotope

Die vorhabenbedingte Flächeninanspruchnahme durch temporäre und dauerhafte Überformung führt zu folgenden Betroffenheiten:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Biotop-Nr.** | **Biotop-Code** | **Biotoptyp** | **Fläche [m²]**1) |
| **Konflikt KV: Versiegelung** |
| 10 | PER | Artenarmer Zierrasen | 4 |
| 11 | PHX | Siedlungsgebüsch aus heimischen Gehölzarten | 20 |
| 12 | RHU | Ruderale Staudenflur frischer bis trockener Mineralstandorte | 6 |
| **Konflikt K 1: Fällung von Alleebäumen** |
| 33,34,35,36,37 | BAG | Geschlossene Allee | 5 St. |
| **Konflikt K 2: Fällung von Einzelbäumen**2), 3) |
| 11 | PHX | Siedlungsgebüsch aus heimischen Gehölzarten | 2 St.3) |
| 7 | BBA | älterer Einzelbaum | 1 St. |
| **Konflikt K 3: Überformung von Biotopflächen** |
| 14,15,26 | PHX | Siedlungsgebüsch aus heimischen Gehölzarten | 265 |
| 18,19,22 | PER | artenarmer Zierrasen | 360 |
| 4,5 | PEU | Nicht- oder teilversiegelte Freifläche, teilweise mit Spontanvegetation | 1.060 |
| 13,23 | RHU | Ruderale Staudenflur frischer bis trockener Mineralstandorte | 85 |

Alle vorhabenbedingten Neuversiegelungen und Überformungen (von bisher nicht modelliertem Gelände) sowie Fällungen von Alleen, Einzelbäumen, Baumreihen und sonstigen Gehölzbiotopen sind nicht vermeidbar oder verminderbar. Allerdings kann Ausgleich durch Kompensation geschaffen werden. Die Vorhabenträgerin sieht Kompensationsmaßnahmen vor, so dass die Wirkung auf ein vertretbares Maß reduziert wurde.

Alle sonstigen Flächenüberformungen (keine Versiegelungen), die die Modellierung bisheriger Böschungen, Grabenbereiche und sonstiger Straßenrandbereiche betreffen, sowie temporäre Flächeninanspruchnahmen (Baustelleneinrichtungsflächen) stellen keine erheblichen Beeinträchtigungen dar, da diese Flächen in gleicher Ausprägung nach Abschluss des Vorhabens wiederhergestellt werden.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen entstehen baubedingt durch die Rodung von fünf Alleebäumen (geschützt gemäß § 18 BNatSchG) und einem älteren Einzelbaum (geschützt gemäß § 18 BNatSchG) im unmittelbaren Umfeld der Brücke.

Wirkungen auf Tiere

Mögliche faunistische Beeinträchtigungen sowie artenschutzrechtliche Betroffenheiten der Arten(-gruppen)

– Fledermäuse,

– ungefährdete Brutvogelarten

werden zusammenfassend im Artenschutzfachbeitrag (Unterlage 13) dargestellt. Die artenschutzrechtliche vertiefende Prüfung hinsichtlich der Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs.1 Nr. 1-3 BNatSchG kommt jedoch unter Berücksichtigung der abgeleiteten – Vermeidungsmaßnahmen VA 1, VA2 und SA1 (vgl. Kap. 11) zu dem Ergebnis, dass für die im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen bzw. potenziell vorkommenden streng geschützten Tierarten und europäischen Vogelarten keine artenschutzrechtlich bedingten Verbotstatbestände eintreten.

Der Verlust von potenziellen Brutplätzen durch den Verlust der Bäume und Gehölzflächen wird aufgrund des Vorhandenseins von großflächigen gleicharten Bruthabitaten sowie der Zugehörigkeit der Arten zu den Brutvögeln, die jährlich ein neues Nest selbst anlegen können, als nicht erheblich bewertet, da die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Gleiches gilt für die potenziellen Winterquartiere im Bauwerk für die Fledermäuse. Der Verlust der Ruhestätte erfüllt nicht den Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, da in unmittelbarer Nähe großflächige gleichartige Ruhestätten vorhanden sind, so dass die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Wirkungen auf das Wasser

Im Vorhabenbereich sind keine Wert- und Funktionselemente *besonderer* Bedeutung vorhanden, so dass erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können.

Wirkungen auf den Boden

Vom Vorhaben sind keine Wert- und Funktionselemente *besonderer* Bedeutung betroffen.

Wirkung auf Klima/Luft

Im Vorhabenbereich sind keine Wert- und Funktionselemente *besonderer* Bedeutung vorhanden, so dass erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können.

Wirkungen auf das Landschaftsbild

Eine wesentliche Veränderung oder Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch den Aus- und Umbau eines vorhandenen Straßenkörpers erfolgt nicht.

Grundsätzlich ermöglichen Alleen in der Funktionsausprägung Landschaftsräume mit Raumkomponenten besondere Sichtbeziehungen.

Durch den baubedingten, unvermeidbaren Verlust von fünf Alleebäumen ist die typische Sichtbeziehung, die durch die vorhandene Allee gegeben ist, gestört beziehungsweise gemindert.

Der entstehende Verlust ist jedoch im direkten räumlichen Zusammenhang ausgleichbar und wird über die Beeinträchtigungen der Biotopfunktion bilanziert.

Darüber hinaus handelt es sich bei dem geplanten Vorhaben um einen Brückenersatzneubau, der zu keiner Veränderung des bestehenden Zerschneidungseffektes der Landschaft führt. Der generelle Landschaftscharakter hinsichtlich seiner Eigenart und Schönheit bleibt somit erhalten. Bau-, anlage- und betriebsbedingte erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes treten somit nicht auf.

##### 3.2.4.2.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Eingriffen

Gemäß § 19 BNatSchG hat die Vermeidung von Eingriffen Vorrang vor der Minderung, die Minderung wiederum Vorrang vor dem Ausgleich und Ersatz.

Durch gezielte Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen werden erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft gemindert bzw. vermieden. Eine detaillierte Beschreibung der Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen ist den Maßnahmenblättern (Unterlage 12, Kapitel 9) zu entnehmen.

* VA 1 Brückenabbruch außerhalb der Wochenstubenzeiten Fledermaus
* VA 2 Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeiten
* SA 1 Ökologische Baubegleitung während der Bauausführung

##### 3.2.4.2.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Zur Kompensation der ermittelten vorhabenbedingten unvermeidbaren und erheblichen Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaft (vgl. Unterlage 12, Kap. 7) sind gemäß § 15 BNatSchG Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu planen.

 A 1 Alleebaumpflanzungen trassennah (5)

 A 2 Pflanzungen von Einzelbäumen (2)

 A 3 Ökokonto SN-003 Naturwald Zippendorf (315 KFÄ m2)

Die Ermittlung des Kompensationsbedarfs erfolgt gemäß „Hinweise zur Eingriffsregelung“ und Baumschutzkompensationserlass. Zur Bemessung des Umfanges der geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurde in der Konfliktanalyse die Größe der zerstörten bzw. beeinträchtigten Biotopflächen bestimmt. Darüber hinaus ist die Einführung von Flächenfaktoren notwendig. Die einfließenden Faktoren berücksichtigen die Qualität des beanspruchten Wert- und Funktionselementes, die zeitliche Wiederherstellbarkeit des betroffenen Biotops, den Vollkommenheitsgrad (die Ausprägung) des Biotops, den Grad der Beeinträchtigung (Eingriffsfaktor oder Beeinträchtigungsintensität) und die durch die Kompensationsmaßnahme erzielbare Qualitätsverbesserung.

Eingriffe in Wert- und Funktionselemente mit allgemeiner Bedeutung werden multifunktional über die Biotopfunktionen kompensiert.

Da durch die Baumaßnahme ferner keine mittelbaren Eingriffswirkungen aufgrund von negativen Randeinflüssen des Vorhabens entstehen, werden für die Ermittlung des Kompensationserfordernisses diese Faktoren außer Acht gelassen.

Für Biotope, die durch einen Eingriff beseitigt bzw. verändert werden (Funktionsverlust), ergibt sich das Eingriffsflächenäquivalent durch Multiplikation aus der vom Eingriff betroffenen Fläche des Biotoptyps, dem Biotopwert des Biotoptyps und dem Lagefaktor.

Für Eingriffe die als befristet eingestuft sind (Beeinträchtigungen können innerhalb von 15 Jahren vollständig wiederhergestellt werden), ergibt sich das Eingriffsflächenäquivalent durch Multiplikation aus der vom Eingriff betroffenen Fläche des Biotoptyps, dem Biotopwert und dem Befritungsfaktor.

Die Gesamtkompensationsflächenäquivalente der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den dauerhaften Eingriff in die Biotopfunktion beträgt **300 m²** und für die befristete Biotopfunktion **300 m2**. Daraus ergibt sich durch Addition der multifunktionale Kompensationsbedarf von **240 m² EFÄ.**

Der Verlust von Allee- und Einzelbäumen wird nicht über die Flächenbetroffenheit, sondern anhand der Anzahl der zu fällenden Bäume auf Grundlage des Baumschutzkompensationserlasses M-V sowie der Baumschutzsatzung Schwerin bilanziert und kompensiert.

Gemäß Baumschutzkompensationserlass M-V ist zur Fällung von insgesamt 5 Alleebäumen (§ 19 NatSchAG M-V) sowie 2 Einzelbäumen (§ 18 NatSchAG M-V; StU ≥ 100 cm) in Abhängigkeit von dem jeweiligen Stammumfang des betroffenen Baumes ein Kompensationsbedarf von insgesamt 7 Baumpflanzungen erforderlich.

Das Kompensationserfordernis für den Verlust von insgesamt 2 nach Baumschatzsatzung Schwerin geschützten Einzelbäumen wird entsprechend der Satzung ermittelt und beträgt 2 Baumpflanzungen. Für den Verlust von 5 Alleebäumen beträgt die satzungsgemäße Kompensation 5 Alleebäume.

##### 3.2.4.2.6 Ausnahmegenehmigungen vom Schutz nach §§ 18, 19 und 20 NatSchAG M-V

Die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung und der beantragten Fällgenehmigung (Unterlage 19.1 Punkt 6.3 und 7.2.1 und 19.2) getroffenen Aussagen zu gesetzlich geschützten Allee und der Einzeläume nach §§ 18 und 19 NatSchAG M-V sind plausibel und nachvollziehbar. Auf die Beseitigung der Allee und des Baumes kann nicht verzichtet werden.

Aufgrund dieser Eingriffe hat der Vorhabenträger Vermeidungs- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen, welche in den planfestgestellten Maßnahmen manifestiert wurden.

Infolge des Ersatzneubaues der Brücke in Verbindung mit der Wiederanlage von Rad- und Gehwegen innerhalb der geplanten Wege bzw. Fahrbahn kann auf die Baumfällungen nicht verzichtet werden. Eine punktuelle Einengung dieser zum Erhalt der Bäume kann nicht vorgenommen werden, da die geplanten Geh- und Radweg- sowie Straßenbreiten bereits auf die erforderlichen Minimalquerschnitte reduziert wurden. Zusätzlich entfallen Möglichkeiten für andere Trassierungen aufgrund örtlich gegebener Zwangspunkte (beidseitige Wohnbebauung und Bahnanlage).

Gemäß § 18 NatSchAG M-V sind Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 100 Zentimetern, gemessen in einer Höhe von 1,30 Metern über dem Erdboden, gesetzlich geschützt. Die Beseitigung geschützter Bäume sowie alle Handlungen, die zu ihrer Zerstörung, Beschädigung oder erheblichen Beeinträchtigung führen können, sind verboten. Von den Verboten des § 18 NatSchAG M-V sind Ausnahmen zuzulassen, wenn ein nach sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften zulässiges Vorhaben sonst nicht oder nur unter unzumutbaren Beschränkungen verwirklicht werden kann (§ 18 Abs. 3 NatSchAG M-V). Dies ist vorliegend der Fall. Die Tragfähigkeit der Brücke ist bereits eingeschränkt (16 t) und es besteht zu befürchten, dass ohne Ersatzneubau der Brücke die Tonnagebegrenzung der Brücke weiter sinken wird. Neben den bahnrechtlichen Belangen (Sicherheitsabstände) ist dies ein tragendes Argument dieses Planfeststellungsverfahren nach § 73 ff VwVfG M-V und stellt ein „nach sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften zulässiges Vorhaben“ im Sinne § 18 Abs. 3 Nr. 1 NatSchAG M-V dar und begründet die Ausnahme zur Fällung der 2 Einzelbäume.

Gemäß § 19 Abs. 1 NatSchAG M-V sind Alleen und einseitige Baumreihen an öffentlichen Verkehrsflächen gesetzlich geschützt. Die Beseitigung von Alleen oder einseitigen Baumreihen sowie alle Handlungen, die zu deren Zerstörung, Beschädigung oder nachteiligen Veränderung führen können, sind verboten. Von dem Verbot kann nach 67 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG eine Befreiung erteilt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist.

Nach § 67 Abs. 3 in Verbindung mit § 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG kann die Befreiung vom Verbotstatbestand des § 19 Abs. 2 S. 1 NatSchAG M-V mit einer Nebenbestimmung versehen werden. Solche Nebenbestimmungen zielen auf die nachhaltige Sicherung von Alleen im Land Mecklenburg-Vorpommern ab.

Entsprechend Pkt. 3.2.2 ist die Maßnahme Ersatzneubau Brücke und Anpassung der Sicherheitsabstände für den Bahnverkehr aus überwiegenden öffentlichen Interessen notwendig.

Der Verlust von Alleebäumen wird entsprechend des Stammumfangs (StU) und Schutzes nach Baumschutzkompensationserlass M-V (2007) kompensiert.

##### 3.2.5.2.7. Kompensationsverzeichnis

Zur Vermeidung von Doppelbelegungen von Flächen mit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen schreibt § 17 Abs. 6 BNatSchG die Führung von Kompensationsverzeichnissen vor. Für die Führung des Kompensationsverzeichnisses ist in M-V gemäß § 3 Nr. 2 NatSchAG M-V das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie zuständig. Gemäß § 17 Abs. 6 Satz 2 BNatSchG sind die Genehmigungsbehörden für die Übermittlung der erforderlichen Angaben an die für die Führung des Verzeichnisses zuständige Stelle verantwortlich. Die Genehmi­gungsbehörde kann diese Übermittlungspflicht aufgrund von §13 Abs. 2 Satz 3 Ökokonto- VO M-V dem Verursacher eines Eingriffes in der durch die obere Naturschutzbehörde für das Kompensationsverzeichnis vorgegebenen Form auferlegen. Von dieser Möglichkeit wird hier Gebrauch gemacht. Die Eintragung durch den Eingriffsverursacher in der angegebenen Frist ist unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme der Genehmigung erforderlich.

##### 3.2.4.2.8. Stellungnahmen zu naturschutzrechtlichen Belangen

Mit Schreiben vom 06. Juni 2020 hat sich die Untere Naturschutzbehörde der Stadt Schwerin am Verfahren beteiligt.

Die Forderungen zur Umsetzung der geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen wird durch Feststellung der Maßnahmeblätter und den Auflagen und Bedingungen unter Punkt 1.1.1 und 1.4.2 dieses Beschlusses Folge geleistet. Der Forderung zu notwendigen Korrekturen der Maßnahmeblätter wurde Folge geleistet.

Die Deckblätter der Unterlage 12.0 und 12.2 führen zu Erledigung des Einwands. Im Erörterungstermin werden alle Einwendungspunkte für erledigt erklärt.

Die anerkannten Naturschutzvereine des Landes Mecklenburg-Vorpommern wurden mit Schreiben vom 28. April 2020 und Mail vom 04. September 2020 ordnungsgemäß beteiligt (Anhörung und Nachbeteiligung Deckblätter).

Der Naturschutzbund Deutschland Landesverband M-V e.V. teilte mit Schreiben vom 04. Juni 2020 mit, keine Bedenken gegen das Projekt zu haben.

Der Landesjagdverband M-V e.V. stimmte dem Vorhaben zu (Schreiben 09. Juni 2020).

Der BUND M-V e.V. forderte mit Schreiben vom 11.Juni 2020 eine Überarbeitung der Eingriffsermittlung und die Beachtung des Alleenerlasses.

Zur Eingriffsregelung wurde ausgeführt, dass die geplante Maßnahme A3 keinen Kompensationswert erzielt. Die Herstellung vom 300 m2 Siedlungsgebüsch mit Bäumen kann einen Eingriff von 1.800 m2 ausgleichen, da eine Regenerationszeit >15 Jahre vorliegt. Auch wird eine Aufwertung des Biotopswertes um 1 nicht realisierbar sein, da die kleine Fläche vollständig mit Bebauung umgeben ist und aus Sicherheitsgründen keine großen Bäume zugelassen werden können.

Für den Ausgleich für die Fällung der Bäume ist der Alleenerlass anzuwenden und der Ausgleich hat im Stadtgebiet zu erfolgen.

Der Alleenerlass ist hier nicht einschlägig, da er nur für Landes- und Bundesstraßen eingeführt ist. Es gilt vielmehr der Baumschutzkompensationserlass. Bei einem Stammumfang von unter 1,5 m sind gefällte Bäume im Verhältnis 1:1 zu ersetzen. Die Unterlagen wurden entsprechend angepasst (Deckblätter).

Die Kompensationsmaßnahme A3 wurde ersatzlos gestrichen und durch ein Ökokonto der Stadt Schwerin ersetzt. Der LBP wurde dahingehend überarbeitet (Deckblätter) und der Einwand ist erledigt.

**Naturschutzfachliche Abwägung**

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Ersatzneubau der Brücke Wallstraße in Schwerin zu Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes führen wird.

Die Ausgleichbarkeit nimmt eine wichtige Stellung bei der Frage der Zulässigkeit des Vorhabens nach Naturschutzrecht ein. Daher erfolgt die Einschätzung der Ausgleichbarkeit der unvermeidbaren, erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen zur Vorbereitung der Abwägung im Genehmigungsverfahren. Durch Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen konnten die unvermeidbaren Beeinträchtigungen auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt werden. Mit Durchführung aller geplanten Maßnahmen werden die Eingriffe insgesamt ausgeglichen bzw. ersetzt. Nach Überprüfung der in §§ 14 ff. Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) genannten Voraussetzungen kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe zulässig sind. Vermeidbare Beeinträchtigungen unterbleiben. Unvermeidbare Beeinträchtigungen werden, soweit dies sinnvoll ist, an Ort und Stelle ausgeglichen. Nicht vermeidbare und nicht ausgleichbare Eingriffe werden in sonstiger Weise kompensiert. Die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind, auch im Hinblick auf den Gesamtflächenbedarf, angemessen.

#### 3.2.4.3 Gewässerbenutzung, Gewässerschutz, Belange der Wasserhaltung

Die Einleitung von Regenwasser erfolgt im Umfang des Gemeingebrauchs und ist von § 25 WHG i.V.m. § 21 Abs. 2 Nr. 3 LWaG M-V gedeckt. Demnach entspricht die Einleitung von Niederschlagswasser aus Einzelanlagen dem Gemeingebrauch, sofern das zugeführte Wasser nicht Stoffe enthält, die geeignet sind, das Gewässer zu verunreinigen oder sonstige nachteilige Veränderungen seiner Eigenschaften herbeizuführen, und sofern der Wasserabfluss nicht beeinträchtigt wird.

Die vorgesehenen Einleitmengen und die darin enthaltenen Stoffe sind nicht geeignet Ge-wässer zu verunreinigen oder nachteilig zu verändern. Eine Beeinträchtigung des Wasserabflusses ist nicht zu befürchten. Die Aussagen und Wertung aus der Wassertechnischen Untersuchung (Unterlage 11) nebst Anlagen hierzu sind konsistent und im Verfahren nicht angezweifelt worden.

**3.2.4.3.1 Stellungnahmen und Einwendungen zu wasserrechtlichen Belangen**

**Untere Wasserbehörde der Stadt Schwerin**

Mit Mail vom 21. August 2020 teilte die untere Wasserbehörde mit, dass keine wasserrechtliche Erlaubnis für das Vorhaben notwendig sei.

Jedoch ist auf Grund des Baugrundgutachtens folgende Formulierung in den Beschluss aufzunehmen: „Sollte bei den Bohr- und Tiefbauarbeiten Grund- oder Schichtenwasser angetroffen werden, ist dies gemäß § 49 Abs. 2 der unteren Wasserbehörde Schwerin schriftlich anzuzeigen.“ Mit Aufnahme der Formulierung unter Pkt. 1.4.3 ist die Forderung der unteren Wasserbehörde erfüllt.

**Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Westmecklenburg**

Mit Schreiben vom 11. Mi 2020 hat sich das StALU Westmecklenburg am Verfahren beteiligt und mitgeteilt, dass sich keine Gewässer erster Ordnung oder wasserwirtschaftliche Anlagen in dessen Zuständigkeit befänden, die durch das Vorhaben betroffen sein könnten. Daher werden gegen das Vorhaben keine wasserwirtschaftlichen Bedenken geäußert.

**Wasser- und Bodenverband Schweriner See/ Obere Sude**

Im Anhörungsverfahren wurde der örtlichen Wasser- und Bodenverband „Schweriner See/Obere Sude“ ordnungsgemäß beteiligt. Es wurden keine Anforderungen oder Hinweise seitens des Verbandes geäußert.

#### 3.2.4.4 Trinkwasser

Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 9 des Gesetzes über den Öffentlichen Gesundheitsdienst im Land Mecklenburg-Vorpommern (Gesetz über den Öffentlichen Gesundheitsdienst - ÖGDG M-V) überwacht der öffentliche Gesundheitsdienst Trinkwasseranlagen, dass die Anforderungen der Hygiene beachtet und die gesundheitsrechtlichen Vorschriften eingehalten werden.

Bei dem beantragten Vorhaben sind Verlegungen von Trinkwasserleitungen vorgesehen.

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald ist nach § 3 Abs. 1 ÖGDG M-V Träger des Öffentlichen Gesundheitsdienstes, welcher die Gesundheit der Bevölkerung zu fördern und zu schützen hat. Dies schließt die Gesundheitsvorsorge und Gesundheitsschutz mit ein, die menschliche Gesundheit vor den nachteiligen Einflüssen, die sich aus der Verunreinigung von Wasser ergeben, das für den menschlichen Gebrauch bestimmt ist, durch Gewährleistung seiner Genusstauglichkeit und Reinheit zu schützen.

Entsprechend § 14 Abs. 1 Nr. 1 Trinkwasserverordnung sind mikrobiologische Untersuchungen zur Feststellung, ob die in § 5 Absatz 2 oder Absatz 3 in Verbindung mit Anlage 1 festgelegten Grenzwerte eingehalten werden, durchzuführen oder durchführen zu lassen, um sicherzustellen, dass das Trinkwasser an der Stelle, an der es in die Trinkwasser-Installation übergeben wird, den Anforderungen dieser Verordnung entspricht. Die in der Anlage 1, Teil 1 und 2 sowie Anlage III, Teil 1 lfd. Nr. 5, 7, 8, 9, 10, 11 und 12 der Trinkwasserverordnung enthaltenen Parameter sind einzuhalten.

#### 3.2.4.5. Abfallwirtschaft/ zum Bodenschutz

Der Vorhabenträger hat die Baumaßnahme so auszuführen, dass der Bodenverbrauch und die Versiegelung auf das erforderliche Mindestmaß begrenzt bleiben. Die Einwirkungen auf den Boden, Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sind zu vermeiden. Insoweit sind die Maßgaben des BBodSchG und der BBodSchV bindend.

Außerhalb der vom Vorhaben unmittelbar betroffenen Bodenbereiche hat der Vorhabenträger schädliche baubedingte Bodenveränderungen abzuwehren (§ 1 BBodSchG).

In der Realisierungsphase ist, da die Einhaltung der rechtlichen Bestimmungen vom Vorhabenträger zu überwachen. Dies betrifft vor allem die Vermeidung von Bodenverunreinigungen und schädlichen Bodenveränderungen.

Mit Schreiben vom 06. Juni 2020 hat sich die Untere Bodenschutzbehörde der Landeshauptstadt Schwerin am Verfahren beteiligt. Hinweise und Auflagen wurden unter Punkt 1.4.5 des Planfeststellungsbeschlusses aufgenommen. Weiterführende Bedenken wurden nicht erhoben

#### 3.2.4.6 Denkmalschutz

Dem geplanten Bauvorhaben stehen die Belange des Denkmalschutzes nicht entgegen. Es sind keine Kultur- und sonstige Sachgüter in Form von Bau- und Bodendenkmalen im Vorhabengebiet bekannt. Hinsichtlich der Auflagen wird auf Punkt 1.4.6 verwiesen.

Mit Schreiben vom 06. Juni 2020 hat sich die Untere Bodenschutzbehörde der Landeshauptstadt Schwerin am Verfahren beteiligt. Es wurde mitgeteilt, das baudenkmalpflegerische Belange nicht berührt sind.

Nicht auszuschließen ist, dass bei Bauarbeiten weitere archäologische Funde oder Fundstellen entdeckt werden. Denkmale sind gemäß § 2 Abs. 1 DSchG M-V Sachen, Mehrheiten von Sachen und Teile von Sachen, an deren Erhaltung und Nutzung ein öffentliches Interesse besteht, wenn die Sachen bedeutend für die Geschichte des Menschen, für Städte und Siedlungen oder für die Entwicklung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen sind und für die Erhaltung und Nutzung künstlerische, wissenschaftliche, geschichtliche, volkskundliche oder städtebauliche Gründe vorliegen. Gemäß §1 Abs. 3 sind daher bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege zu berücksichtigen.

Beratung zur Bergung und Dokumentation von Bodendenkmalen wird bei der zuständigen Unteren Denkmalschutz-behörde bzw. beim Landesamt für Kultur und Denkmalpflege, Domhof 4/5, 19055 Schwerin gegeben.

#### 3.2.4.7 Immissionsschutz

##### 3.2.4.7.1 Lärmschutz

###### 3.2.4.7.1.1Vorhabenbezogener Lärmschutz

Die vorzunehmenden baulichen Änderungen am Straßenverkehrsweg stellen keinen erheblichen Eingriff i.S. der 16. BImSchV dar (vgl. Unterlage 16 Schallschutzgutachten, Anhang Tabelle 4). Die Verbreiterung der Brücke führt zur einer Verschiebung der Immissionslinie für 3 Immissionsorte, was dort zu einer Erhöhung des Beurteilungspegels von 0,1 dB(A) führt. Diese rechnerisch ermittelte Erhöhung ist tatsächlich nicht wahrnehmbar.

Die Verschiebung des bahnlinken Gleises um 1,7 m hat ebenfalls immissionsrechtliche Auswirkungen. Mit Einsatz dem mit Schienenstegdämpfer modifizierten Gleise führt jedoch an keinem der maßgeblichen Immissionsorten zu einer Erhöhung im Bezug zum Bestand.

Im Ergebnis der Gesamtlärmbetrachtung (vgl. Unterlage 16 Schallschutzgutachten, Anhang Tabelle 6) zeigt sich, dass die 3 Immissionsstandorte für die eine rechnerische Erhöhung um 0,1 dB(A) vorliegt, eine Pegelminderung um ca. 1 bis 2 dB(A) vorliegt.

###### 3.2.4.7.1.2 baubedingter Lärmschutz

Unter Berücksichtigung der Lärmvorbelastungen des Gebietes und der Differenzierung nach Bauabläufen (z.B. Baustelleneinrichtung oder Abbruch Überbau) wird die Zumutbarkeitsschwelle für alle Bauzustände überschritten (vgl. Unterlage 16.1 Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen, Tabelle 7).

Gerade bei den bahntechnischen unvermeidbaren nächtlichen Arbeiten sind die Überschreitungen großräumig sehr hoch, auch wenn sie nicht im jeweiligen Bauzustand dauerhaft und überall gleichzeitig auftreten. Auch die Einbeziehung der Lärmvorbelastung durch Schienen- und Straßenverkehr führt vereinzelt zu einer Relativierung, jedoch nicht zu einer hinreichenden Entschärfung der Konflikte.

Auf Grund des eng umstehenden, geschlossenen Wohnhausbestandes kann mit Alternativen – wie Verlegung der Baumaschinen innerhalb der Baustelle - keine wirksame Lärmminderung erzielt werden kann.

Beträgt die Überschreitung des Baulärmes mehr als 5 dB(A), soll die zuständige Behörde Maßnahmen zur Minderung der Baulärmimmission anordnen (AVV-Baulärm) Dies ist vorliegend für alle Bauphasen der Fall.

Die unter Pkt. 1.4.7 festgelegten Maßnahmen sind geeignet, lärmmindernd zu wirken und die notwendigen Auswirkungen zu minimieren.

Unabhängig dieses Planfeststellungsbeschlusses ist die Vorhabenträgerin verpflichtet bei Überschreitung des nächtlichen Spitzenpegels eine Genehmigung nach der 32. BImSchV bei der zuständigen Behörde einzuholen

##### 3.2.4.7.2 Luftschadstoffe

Als bauliche Maßnahmen zur Reduzierung von Luftverunreinigungen ist der Einsatz von Baustromversorgung durch Anschluss an das städtische Leitungsnetz vorgesehen.

Zusätzlich ist zur Minderung von Staubbildung bei Abbrucharbeiten die abzubrechende Bauteile vor Beginn der Abbrucharbeiten und auch während der Abbrucharbeiten mit Wasser zu benässen bzw. zu besprühen. Dies ist durch die Vorhabenträgerin in die Ausschreibungsunterlagen aufzunehmen.

Weitere Immissionsschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

#### 3.2.4.8 Munition

Die Verhütung von Schäden durch Kampfmittel ist eine Aufgabe der Gefahrenabwehr. Sachlich zuständig für die Verhütung von Schäden durch Kampfmittel ist neben den örtlichen Ordnungs-behörden auch das Landesamt für Katastrophenschutz als Sonderordnungsbehörde (§ 3 Landesverordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel MV – Kampfmittelverordnung M-V). Nur der Sonderordnungsbehörde (Munitionsbergungsdienst) ist das Orten, Sammeln, Befördern, Bearbeiten und sonstige Behandeln von Kampfmitteln sowie deren Besitz gestattet (§ 2 Abs.1 Nr. 1 Kampfmittelordnung).

Das Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz M-V als Sonderordnungsbehörde wurde im Rahmen des Verfahrens angehört. Eine konkrete Entscheidung, ob zur Vermeidung von Unfällen mit Kampfmitteln z. B. vor Tiefbauarbeiten eine Kampfmittelräumung erfolgen soll, um die Gefährdung bei den Bauarbeiten auszuschließen, erfolgte nicht.

Die Verhaltensregeln bezüglich der Entdeckung von Kampfmitteln oder Munition finden ihren rechtlichen Rahmen in § 5 Kampfmittelverordnung M-V.

#### 3.2.4.9 Versorgungsleitungen

**3.2.4.9.1 Stadtwerke Schwerin GmbH (SWS) auch für Netzgesellschaft Schwerin mbH (NGS), Wasserversorgungs- und Abwasserentsorgungsgesellschaft Schwerin mbH & Co.KG (WAG) und Schweriner Abwasserentsorgung (SAE)**

Mit Schreiben vom 6. November 2020 beteiligt sich die Stadtwerke Schwerin GmbH am Verfahren. Die Stadtwerke Schwerin GmbH nimmt Stellung zu den Belangen der Netzgesellschaft Schwerin mbH, der Wasserversorgungs- und Abwasserentsorgungsgesellschaft Schwerin mbH & Co.KG und der Trinkwasseranlagen und der Schweriner Abwasserentsorgung.

Unter Einhaltung der Auflagen (Punkt 1.4.9.1) wird dem Vorhaben zugestimmt.

**3.2.4.9.2 Deutsche Telekom Technik GmbH**

Im Planbereich befinden sich erdverlegte Kommunikationslinien der Deutschen Telekom AG. Die Telekommunikationslinien müssen während der Baumaßnahme mit Schutzmaßnahmen gegen Beschädigung gesichert werden. Sie verbleiben in ihrem aktiven Betriebszustand.

Mit Schreiben vom 15. Mai 2020 beteiligt sich die Deutsche Telekom Technik GmbH am Verfahren und stimmt diesem unter Einhaltung von Auflagen (Punkt 1.4.9.2) zu. Den Forderungen wurde in der Erwiderung seitens des Vorhabenträgers entsprochen.

##### 3.2.4.9.3 Vodafone GmbH / Kabel Deutschland GmbH

Mit Schreiben vom 28. April 2020 beteiligt sich die Vodafone GmbH / Kabel Deutschland GmbH am Verfahren.

Die Forderungen der Vodafone GmbH / Kabel Deutschland GmbH sind in die Nebenbestimmungen Pkt 1.4.9.3 vollumfänglich eingeflossen.

#### 3.2.5.4.10 Bahnrechtliche Belange

Die Deutsche Bahn AG hat eine Gesamtstellungnahme mit Schreiben vom 11. Mai 2020 abgegeben.

Unter Berücksichtigung der Auflagen unter Punkt 1.410 sowie der hiermit bestätigten Deckblätter in U 1.1 und U 1.3 wird dem Vorhaben seitens der Bahn zugestimmt.

Entsprechend § 5 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsgesetz sollen über die Art, Umfang und Durchführung von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz zwischen den beteiligten eine Vereinbarung getroffen werden. Eine Kreuzungsvereinbarung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz wurde zwischen der Vorhabenträgerin und dem Bahnunternehmen nicht abgeschlossen. Somit war durch die Planfeststellungsbehörde über die Rechtsbeziehung der beteiligten in der Planfeststellung zu entscheiden (siehe Pkt. 1.1.2).

#### 3.2.4.11 Industrie- und Handelskammer Schwerin (IHK SN)

Mit Schreiben vom 10.06.2020 beteiligte sich die IHK SN am Verfahren. So sollte die Behelfsbrücke für Fußgänger auch für PKW befahrbar gemacht werden, Nutzung finanzieller Mittel aus dem Corona Hilfsfond, Baustellenmanagement (analog Wittenburger Straße), stetige Kommunikation zwischen den Beteiligten, Vermeidung langer Vollsperrungen, baubegleitende Aktionen der Innenstadtbelebung und Verkürzung der Bauzeiten.

Mit dem Erörterungstermin und der Zusage unter Pkt. 1.5.1 können alle Einwände außer der Nutzung der Behelfsbrücke für Kfz-Verkehr (Pkt. 1.2.1) als erledigt betrachtet werden.

##### 3.2.4.11.1 Behelfsbrücke für Kfz-Verkehr

Die IHK SN forderte, anstatt einer bauzeitlichen Fußgängerbrücke eine einspurige Brücke zur verbesserten Erreichbarkeit des Schlossparkcenters zu planen.

Der Vortrag des Vorhabenträgers, dass die Behelfsbrücke für die Erreichbarkeit der Schulen notwendig sei, dass mit Wegfall der Wegebeziehung für Fußgänger zusätzlicher PKW-Verkehr auf das dann bereits belastete Gebiet anfallen würde, dass die Abbiegeradien für Kfz nicht ausreichend sind sowie das Versorgungsleitungen mitgeführt werden müssen, greift durch.

Allein schon bedingt durch die städtebauliche Begrenzung (Wohnbebauung) würde eine Anpassung der Radien für eine PKW-Brücke mit weiteren Grundstücksbelastungen einhergehen. Dies würde auch eine angepasste Technologie bei der Herstellung der Wiederlager erforderlich machen, was gerade bei der Trog-Ausbildung der Bahnstrecke technisch schwer zu realisieren wäre.

Für eine Präferierung des PKW-Verkehrs vor den Fußgängerverkehr besteht kein sachlicher Grund, insbesondere im Zusammenhang mit der Schulwegsicherung. Das Recht auf einen sicheren Schulweg wird nicht ausdrücklich in der StVO geregelt, entspringt aber dem Leitgedanken nach Verkehrssicherheit. Mit dem integrierten Klimaschutzkonzept der Landeshauptstadt Schwerin 2012 wurde den Fuß- und Radverkehr kommunalpolitisch Vorrang eingeräumt. Die Mehrwegung ist dem Kf-Verkehr eher zuzumuten als den Fuß- und Radverkehr.

Vorgenannte Erwägungen lassen in der Gesamtbetrachtung eine Umplanung der Fußgänger-Behelfsbrücke in eine Kfz-Brücke nicht zu.

### 3.2.5 Individualbetroffenheiten

#### Rechtlicher Ausgangspunkt

Nicht jede Einwendung hat Auswirkungen auf das Planfeststellungsverfahren. Das Planfeststellungsverfahren dient der Ermittlung von und der Entscheidung über Tatsachen, welche die Realisierung des Vorhabens beeinträchtigen oder sogar verhindern können.

Kaufpreisforderungen und Entschädigungsforderungen sind kein Gegenstand der Planfeststellung, weil sie nicht gegen die Ausgestaltung des Vorhabens an sich gerichtet sind. Sie werden erst in den an die Planfeststellung anschließenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren abgehandelt. Diese Verfahren sind der Planfeststellung nachgeschaltet, weil Grunderwerb und Entschädigung nur erforderlich sind, wenn feststeht, dass das Vorhaben realisiert werden kann. Das gleiche gilt für die Entschädigung für vorübergehende Ertragsminderungen, Bewirtschaftungserschwernisse etc.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Artikel 14 Absatz 3 GG i.V.m. § 48 StrWG M-V das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Auch muss im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entschieden werden, da hierfür § 5 des Enteignungsgesetzes für das Land Mecklenburg-Vorpommern i.V.m. § 100 BauGB als spezialgesetzliche Regelung § 74 Absatz 2 VwVfG-M-V im Range vorgeht.

Für die Bemessung der erforderlichen Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes sind allein die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BmSchV) und das dort geregelte Berechnungsverfahren maßgebend (Anlage 1 zu § 3 der 16. BmSchV).

Aus Gründen des Datenschutzes können die jeweiligen Einwender im Planfeststellungsbeschluss nicht mit Klartextnamen benannt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat daher die im Anhörungsverfahren vergebenen Einwendungsnummern übernommen.

#### 3.2.5.1 Einwendungen von P 01

Die Einwendung ist fristgerecht mit Schreiben vom 18. Mai 2020 bei der Anhörungsbehörde erhoben worden. Die Einwenderin ist Eigentümerin in der Wallstraße und vermietet die Wohnungen im direkten Baustellenbereich.

##### 3.2.5.1.1 Beweissicherung

*Die Einwenderin erwartet erheblich Erschütterungen und fordert deshalb einen neutralen Bausachverständigen zur Beweissicherung auf Kosten der Vorhabenträgerin.*

Die Beauftragung eines öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen mit der Beweissicherung für das Gebäude ergibt sich bereits aus der Unterlage 1.1 Pkt. 10.1. Die Konkretisierung, wie im Erörterungstermin gemeinsam abgestimmt, dass der Vorhabenträger die Kosten trägt und der Leistungsumfang mit der Eigentümerin abzustimmen ist, ergibt sich aus der vom Vorhabenträger getätigten Zusage, die unter Pkt. 1.5.2 festgeschrieben ist.

Die Einwendung hat sich damit erledigt.

##### 3.2.5.1.2 Mietausfall

*Die Einwenderin befürchtet Mietminderung bzw. Mietausfall durch Kündigung, auf Grund der Auswirkungen der Baumaßnahme (z.B. Lärm, Staub, verkehrliche Einschränkungen sowie Einrüstung der Frontfassade mit einem Rettungsgerüst) und fürchtet um wirtschaftliche Nachteile und ihre wirtschaftliche Existenz.*

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Gemäß BGH, Urteil vom 07.07.1980; III ZR 32/79 ist ein gewerbetreibender Straßenanlieger der den Gemeingebrauch an seiner Straße für seinen Betrieb nutzt, Arbeiten, die der Erhaltung, Verbesserung und Modernisierung der Straße dienen, bis zu einer verhältnismäßig hoch angesetzten Opfergrenze entschädigungslos zu dulden, da er mit dem Schicksal der Straße verbunden ist, solange die Straße als solche und als Verbindungsmittel zum öffentlichen Wegenetz erhalten bleibt.

Der Anlieger muss den Gemeingebrauch anderer sowie die Behinderungen durch Ausbesserungs- und Verbesserungsarbeiten an der Straße grundsätzlich entschädigungslos dulden. Denn der Gemeingebrauch ist notwendig bereits durch die Zweckbestimmung der Straße in der Weise begrenzt, dass auch die Anlieger gewisse, den Gemeingebrauch tatsächlich einschränkende Maßnahmen, die aus dem Zweck der Straße folgen, hinnehmen müssen, sofern nur die Straße als Verkehrsmittler erhalten bleibt. Die Behörde muss jedoch bei solchen Arbeiten den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beachten und jede überflüssige Verzögerung vermeiden. Die Verkehrsbehinderungen durch derartige Straßenarbeiten bleiben nur dann in entschädigungslos hinzunehmenden Grenzen, wenn sie nach Art und Dauer nicht über das hinausgehen, was bei ordnungsmäßiger Planung und Durchführung der Arbeiten mit möglichen und zumutbaren Mitteln sächlicher und persönlicher Art notwendig ist. Bei einer nicht unerheblichen Überschreitung dieser Grenze besteht ein Anspruch auf Entschädigung wegen rechtswidrigen, enteigungsgleichen Eingriffs. Auch bei ordnungsgemäß durchgeführten Bauarbeiten zur Modernisierung und Anpassung der Anliegerstraße an gestiegene Verkehrsbedürfnisse kann die Grenze von der entschädigungslos hinzunehmenden Sozialbindung des Anlieger-Eigentums zur entschädigungspflichtigen Enteignung überschritten werden, wenn die Arbeiten nach Art und Dauer sich besonders einschneidend, gar existenzbedrohend, auf den Anliegergewerbebetrieb ausgewirkt haben (BGHZ 57, BGHZ Band 57 Seite 359 [BGHZ Band 57 Seite 365 f.] = NJW 1972, NJW Jahr 1972 Seite 243; BGH, NJW 1976, NJW Jahr 1976 Seite 1312 f.). Hier ist jedoch die „Opfergrenze”, mithin die Grenze, bis zu den Beeinträchtigungen vom Eigentümer entschädigungslos hingenommen werden müssen, verhältnismäßig hoch anzusetzen (BGH, MDR 1980, MDR Jahr 1980 Seite 39).

Die Einwenderin konnte im Verfahren keinen substanziellen Vortrag zu den wirtschaftlichen Nachteilen deklamieren.

Unter der Annahme, dass Mietparteien auf Grund des Vorhabens den Mietvertrag kündigen, führt dies nicht automatisch zu einem Entschädigungsanspruch. Vielmehr muss eine existenzbedrohende Wirkung durch den Einnahmeverlust (Mieten) vorliegen.

Eine durch das Vorhaben vorgetragene Existenzgefährdung konnte im Verfahren nicht nachgewiesen werden.

##### 3.2.5.1.3 Parkplätze

*Die Einwenderin fordert für die auf ihrem Grundstück befindlichen 5 PKW-Stellflächen und 2 Motorradstellflächen Ersatzparkmöglichkeiten.*

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Gemäß BGH, Urteil vom 07.07.1980; III ZR 32/79 ist ein gewerbetreibender Straßenanlieger der den Gemeingebrauch an seiner Straße für seinen Betrieb nutzt, Arbeiten, die der Erhaltung, Verbesserung und Modernisierung der Straße dienen, bis zu einer verhältnismäßig hoch angesetzten Opfergrenze entschädigungslos zu dulden, da er mit dem Schicksal der Straße verbunden ist.

In analoger Anwendung des § 8a Abs. 5 FStrG – welcher eine Entschädigungsregelung für Anlieger für durch den Straßenbaulastträger veranlasste Straßensperrungen enthält – liegt ein zur Entschädigung führendes Sonderopfer nur dann vor, wenn Zufahrten und Zugänge für längere Zeit durch Straßenarbeiten unterbrochen oder ihre Benutzung erheblich erschwert und dadurch die Existenz eines anliegenden Betriebes gefährdet wird (grundlegend BGH a.o.o.).

Die Dauer der geplanten Baumaßnahme beträgt knapp 2 Jahre und der Zugang zu den Parkplätzen wird für längere Zeit unterbrochen sein. Selbst wenn dieser Zeitraum das Maß der „längeren Zeit“ i.S.d. Rechtsprechung erreichen sollte, fehlt es jedoch an der zusätzlichen Voraussetzung der Existenzgefährdung hierdurch. Diese konnte im Verfahren nicht nachgewiesen werden.

Damit liegen die Voraussetzungen des § 8a Abs. 5 FStrG in analoger Anwendung nicht vor und ein Ersatz für die Parkplätze bzw. eine Entschädigung für den Zeitraum der Baumaßnahme kann nicht gefordert werden.

##### 3.2.5.1.4 Entschädigung für Schäden am Gebäude

*Die Einwenderin fordert für am Gebäude ggf. auftretende Schäden eine Entschädigung.*

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Entschädigung dient - anders als die Schadensersatzleistung, die dem Geschädigten in vermögensrechtlicher Hinsicht die Stellung verschaffen soll, die er ohne das schädigende Ereignis hätte - dazu, die durch die Enteignung oder den Eingriff herbeigeführte Vermögenseinbuße zu ersetzen. Sie gewährt also nur einen Ausgleich für den Substanzverlust (Krohn/Löwisch, Eigentumsgarantie, Enteignung, Entschädigung,3. Aufl., Rn. 250, 251; BGH NJW 1984, 1876, 1878).

Die Baudurchführung erfolgt nach anerkannten Regeln der Technik und es steht nach derzeitigen Erkenntnisstand nicht zu befürchten, dass es durch die Baumaßnahme zu keinem Substanzverlust am Gebäude kommen wird. Somit ist vorliegend nicht über den Anspruch auf eine Entschädigung zu entscheiden, da kein Schaden eingetreten, noch ein Schadenereignis geplant ist.

Ungeachtet dieser Zurückweisung wird gemerkt, dass etwaiger Schadensersatz bei eintretenden – hier nicht vorhersehbaren - Schäden durch das Vorhaben außerhalb dieses Verfahrens über den Rechtsweg abgewickelt wird.

#### 3.2.5.2 Einwendungen von P 2

Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte am 11. Juni 2020 eine Gesamteinwendung von 4 Betroffenen die sich anwaltlich gemeinsam vertreten ließen. Soweit Einwendungen für alle 4 Einwender gelten, werden diese nachfolgend mit P2 benannt.

Die Einwendungen werden nachstehend verbunden abgearbeitet.

P 2.1

Die Einwenderin ist Grundstückeigentümerin und ist bebaut mit einem Einkaufszentrum. Nach Ansicht der Einwenderin greift das Vorhaben in die genehmigte Nutzung ihres Eigentums ein. Dies bezieht sich auf den Besucher- und Lieferverkehr.

Sie befürchtet, dass sich durch das Vorhaben die Vergütungsansprüche aus den bestehenden Nutzungsüberlassungsverträgen mindern, da die Miete auch von der Höhe des Umsatzes abhängt. Durch die schlechtere Erreichbarkeit für Kunden mit dem Auto wird Kundenfrequenz der Geschäfte und der gastronomischen betrieb, aber auch des Parkhauses erheblich gemindert, so dass deren Umsätze sinken und damit die Einnahmen der Einwenderin.

P 2.2

Die Einwenderin hat mit P 2.1 einen Geschäftsbesorgungsvertrag über die Erbringung von Verwaltungsleistungen und trägt vor, dass sie eine Vergütung, die entscheidend von der Höhe der Einnahmen von P 2.1 abhänge, erhälte. Die mit den Bauarbeiten zur Verwirklichung des Vorhabens verbundenen Beeinträchtigungen der Umsätze der Einzelhandelsbetriebe greifen greife ihre Ansicht nach damit notwendigerweise in die Rechte der Einwenderin ein. Ihre Vergütung werde gemindert und die Ausübung der Verwaltungstätigkeit erheblich erschwert, weil die Umsatzeinbußen der Mieter zu erheblichen Mehrauswand führen werden.

P 2.3

Die Einwenderin hat mit P 2.1 einen Mietvertrag über die Nutzung von Mall-, Werbe- und sonstigen Flächen des Eigentums zu P 2.1. Aus der Bewirtschaftung der Flächen bezieht die Einwenderin ihre Einnahmen. Die Nutzbarkeit der Flächen hänge von der Attraktivität und dem Funktionieren der Einzelhandelsflächen ab. Die erzielbaren Mieten seien unmittelbar von den Besucherfrequenzen als Kennzahl abhängig.

P 2.4

Die Einwenderin hat mit 2.1 Mietverträge über die Nutzung und Bewirtschaftung des Parkhauses mit etwa 1.000 Stellflächen und eine Fläche für 50 Kfz-Stellplätze. Die Einnahmen aus den Parkgebühren erzielten Umsätze hänge unmittelbar von der Besucherfrequenz des Parkhauses ab. Die mit dem Vorhaben geplante verbundenen Beschränkungen der Erreichbarkeit des Parkhauses mit dem Auto vermindere die Nutzbarkeit der Stellflächen.

##### 3.2.5.2.1 Entschädigung

###### 3.2.5.2.1.1 Einwendung

P 2 fordert den Ausgleich der Beeinträchtigungen durch eine angemessene Entschädigung der damit verbundenen Umsatzeinbußen, soweit die Beeinträchtigungen der Belange von P 2 nicht durch Anpassungen der Planung ausgeschlossen werden.

###### 3.2.5.2.1.2 Erwiderung Vorhabenträgerin

Mit der Einladung zum Erörterungstermin am 11. August 2020 übersandte die Anhörungsbehörde die Erwiderung der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen von P 2.

Darin führt sie aus, dass ein Anspruch auf Entschädigung nicht gesehen werde. Die Vorhabenträgerin sei gemäß § 11 StrWG M-V verpflichtet, ihre Straßen in einem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten oder zu erweitern. Gemäß BGH, Urteil vom 07.07.1980; III ZR 32/79 hat ein gewerbetreibender Straßenanlieger der den Gemeingebrauch an seiner Straße für seinen Betrieb nutzt, Arbeiten, die der Erhaltung, Verbesserung und Modernisierung der Straße dienen, bis zu einer verhältnismäßig hoch angesetzten Opfergrenze entschädigungslos zu dulden, da er mit dem Schicksal der Straße verbunden ist. Nach Urteil des OVG MV,1.Senat, Beschluss vom 22.07.2011, 1 M 100/11 gilt diese Duldung jedoch dann nicht, wenn die Arbeiten nach Art und / oder Dauer über dasjenige hinausginge, was bei ordnungsgemäßer Planung und Durchführung mit zumutbaren Mitteln möglich gewesen wäre. Im Umkehrschluss zu alledem ergibt sich, dass im Falle rechtmäßiger bzw. ordnungsgemäßer Straßenbauarbeiten und damit einhergehender Beeinträchtigungen für anliegende Gewerbetriebe selbst im Falle einer Existenzbedrohung nur ein Entschädigungsanspruch, nicht aber ein Unterlassungsanspruch oder Anspruch auf weiterhin uneingeschränkte Nutzung besteht. Da die Straße als öffentliche Einrichtung nicht allein der Erschließung der Anliegergrundstücke, sondern schwergewichtig auch dem allgemeinen Verkehrsbedürfnis in seinen unterschiedlichen Ausgestaltungen dient, muss er einen Ausgleich zwischen einer Vielzahl von Interessen schaffen.

Ein Abwehrrecht stehe dem Anlieger nur so weit zu, wie die angemessene Nutzung des Grundeigentums die Verbindung mit der Straße erfordert. Denn der Gemeingebrauch sei notwendig bereits durch die Zweckbestimmung der Straße in der Weise begrenzt, dass auch die Anlieger gewisse, den Gemeingebrauch tatsächlich einschränkende Maßnahmen, die aus dem Zweck der Straße folgen, hinnehmen müssen, sofern nur die Straße als Verkehrsmittler erhalten bleibt.

Werde nach alledem durch die konkrete Art der Planung und Bauabwicklung eine „vernünftige“ und damit ordnungsgemäße bzw. rechtmäßige Erneuerung der Straße betrieben, realisiere sich damit nur das Erneuerungsrisiko, das die Anlieger grundsätzlich hinzunehmen haben. Werden für längere Zeit Zufahrten oder Zugänge durch Straßenarbeiten unterbrochen oder wird ihre Benutzung erheblich erschwert, ohne dass von Behelfsmaßnahmen eine wesentliche Entlastung ausgeht, und wird dadurch die wirtschaftliche Existenz eines anliegenden Betriebs gefährdet, so könne dessen Inhaber gemäß § 8a Abs. 5 Satz 1 FStrG eine Entschädigung in der Höhe des Betrages beanspruchen, der erforderlich wäre, um das Fortbestehen des Betriebs bei Anspannung der eigenen Kräfte und unter Berücksichtigung der gegebenen Anpassungsmöglichkeiten zu sichern.

Die Bestimmungen des § 8a Abs. 5 Satz1 FStrG seien auf den vorliegenden Sachverhalt nicht anwendbar, weil es im vorliegenden Fall nicht gilt, da sowohl die Wallstraße als auch die benachbarten Zufahrtsstraßen keine Bundesfernstraßen sind. Allerdings ist durch Rechtsprechung belegt, dass im Geltungsbereich des Straßen- und Wegegesetz (StrWG) M-V entsprechend zu verfahren sei. Eine Existenzgefährdung wäre gegeben, wenn die laufenden Betriebseinnahmen nicht die Warenbezugskosten und die laufenden Betriebsausgaben decken. Ein Umsatzrückgang ohne Eintritt einer Existenzgefährdung löse gem. § 8a Abs. 5 Satz1 FStrG noch keine Entschädigungsansprüche aus.

Ein Entschädigungsanspruch gem. § 8a Abs. 5 Satz1 FStrG wäre erst dann gegeben, wenn die Existenzgefährdung offensichtlich mit den Straßenbauarbeiten in Zusammenhang stehe. Dies müsste ggf. nachgewiesen werden, insbesondere mit Offenlegung der betrieblichen Einnahmen und Ausgaben einschließlich eines Zeitraumes mehrerer Monate vor Beginn der Arbeiten. Wäre daraus ersichtlich, dass bereits vor Beginn der Straßenarbeiten die Existenz des Betriebes gefährdet war, so würde ein Zusammenhang mit den Straßenarbeiten verneint werden müssen.

Insofern wäre ggf. ein Entschädigungsanspruch unter Einhaltung der o.g. Bedingungen während bzw. nach Abschluss der Baumaßnahme nachzuweisen.

###### 3.2.5.2.1.3 Erörterungstermin

Im Erörterungstermin wurde die Einwendung explizit ausgeklammert und nicht behandelt.

###### 3.2.5.2.1.4 Entscheidung

Die Entschädigungsforderungen für Umsatzeinbußen werden im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nicht entschieden.

Entschädigungsforderungen sind kein Gegenstand der Planfeststellung, weil sie nicht gegen die Ausgestaltung des Vorhabens an sich gerichtet sind. Sie werden erst in den an die Planfeststellung anschließenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverfahren abgehandelt. Diese Verfahren sind der Planfeststellung nachgeschaltet, weil Grunderwerb und Entschädigung nur erforderlich sind, wenn feststeht, dass das Vorhaben realisiert werden kann. Das gleiche gilt für die Entschädigung für vorübergehende Ertragsminderungen, Bewirtschaftungserschwernisse etc.

##### 3.2.5.2.2 Planrechtfertigung

###### 3.2.5.2.2.1 Einwendung

3.2.5.2.2.1.1 fehlender Bedarf

P 2 machen geltend, dass für den Ersatzneubau der Brücke kein Bedarf bestehe bzw. die Notwendigkeit sich nicht aus den Planungsunterlagen ergebe, insbesondere fehlen Ausführungen zu einer möglichen Sanierung in kleineren Bauabschnitten.

Es wird auf den fehlenden Bericht zur Sonderprüfung nach DIN 1076 aus November 2019 hingewiesen, der nicht ausgelegen hat, aus dem sich die Zustandsnote für das Brückenbauwerk ergibt.

Eine Zustandsnote vom 3,0 ist nach Ansicht von P 2 nicht das entscheidende Kriterium, um den Ersatzneubau der Brücke zu rechtfertigen, ohne die Nullvariante geprüft zu haben. Nach Angaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur bedeute diese Zustandsnote nicht zwangsläufig eine Nutzungseinschränkung des Bauwerks.

Es sei nicht schlüssig dargelegt, warum eine Instandsetzung für die verbleibende Restnutzungsdauer nicht wirtschaftlich sei. Instandhaltungskosten seien nicht nachvollziehbar, da sie nicht zu Bau- und Unterhaltungskosten in Beziehung gesetzt werden. Auch sei nicht erkennbar, warum Verkehrsbeschränkungen (Geschwindigkeit oder Tonnage) die zu einer Verlängerung der Restlebensdauer führen können, nicht ergriffen wurden.

3.2.5.2.2.1.2 Verschiebung der Baumaßnahme

Durch die Baumaßnahme und die damit verbundenen Verkehrsbeschränkungen würden Einschränkungen zum Nachteil von P 2 verursacht. Diese Einschränkungen überschneiden sich mit den Auswirkungen des Lockdown im Zuge der Bekämpfung der SARS-CoV-2 Pandemie. Neben Umsatzeinbußen seien erhebliche Mehrausgaben für die Hygienekonzepte zu verauslagen. Die geplante Baumaßnahme und die damit einhergehenden Verkehrsbeschränkungen überlagen sich zusätzlich. Es sei nicht ersichtlich, dass diese historische Sondersituation bei der Bewertung der Alternativen berücksichtigt wurde. Eine Verschiebung der Baumaßnahme auf einen späteren Zeitpunkt zu dem die Auswirkungen der Baumaßnahme für P2 weniger gravierend seien, sei geboten.

3.2.5.2.2.1.3 unzureichende Berücksichtigung der Belange von P 2

Den Planungsunterlagen sei nicht zu entnehmen, dass die Belange von P 2 erkannt, erfasst, gewichtet und abgewogen wurden.

###### 3.2.5.2.2.2 Erwiderung Vorhabenträgerin

Die Notwendigkeit eines Ersatzneubaus ist im Erläuterungsbericht zum Vorhaben, Abschnitte 1.2, detailliert beschrieben. Die vorhandenen Schäden können kurzfristig dazu führen, dass Lastbeschränkungen und Einschränkungen der Fahrbahnbreiten, bis hin zur Vollsperrung, angeordnet werden müssen. Instandsetzungen, auch provisorischer Natur, sind wegen des im Brückenbereichs stark eingeschränkten Lichtraumprofils der Eisenbahn nicht möglich. Im vorliegenden Fall erfüllt nur der beabsichtigte Brückenneubau die Bedürfnisse der Kreuzungspartner Straße und Bahn. Die im Erläuterungsbericht zum Vorhaben genannten Restnutzungsdauern von Überbau und Unterbauten sind, wie dort erwähnt, lediglich theoretischer Natur. Sie werden unter Einbeziehung von Anhaltswerten für theoretische Nutzungsdauern aus der Fachliteratur, z.B. Ablösungsbeträge-Berechnungsverordnung – ABBV, zwar häufig bei beabsichtigten baulichen Maßnahmen an Ingenieurbauwerken genannt. Jedoch fließen im Regelfall keine Minderungen aus gravierenden Bauwerksschäden ein. Es wird lediglich eine Erwartung formuliert, wie lange ein Bauwerk oder Bauwerksteil genutzt werden sollte, bis es ersetzt werden muss. Die Qualität der Baukonstruktion aus dem Jahr 1959 ist jedoch nicht geeignet, diese Erwartung zu erfüllen. Diese Einschränkung ist im Übrigen im Erläuterungsbericht auch formuliert.

Die Bauarbeiten dürfen nur innerhalb von Bahnsperrpausen ausgeführt werden. Der gesamte Bauablauf basiert deshalb auf genehmigten Sperrpausen der DB AG. Der erarbeitete Zeitplan beinhaltet sehr kurze Zeiträume, in denen im Bahnbereich eine Vielzahl an Bauarbeiten auszuführen sind. Der vorliegenden Bauphasenplanung ist zu entnehmen, dass hierbei kaum Änderungsmöglichkeiten bestehen. Der bauliche Zustand der Brücke gestattet keine zeitlich ungewissen Verschiebungen von Baumaßnahmen in die Zukunft. Weitere Erschwernisse bei zeitlichen Verschiebungen entstünden durch den, ab dem Jahr 2024 geltenden, sogenannten „Deutschlandtakt“ der DB AG. Durch die DB AG ist bereits angekündigt worden, dass bauliche Genehmigungen, die zu Unterbrechungen oder Einschränkungen des Bahnverkehrs führen, ab dann nur in Ausnahmefällen erteilt werden. Die historische Sondersituation einer Pandemie ist in diesem Zusammenhang nicht relevant.

Die Begründung des Erfordernisses des Ersatzneubaues stelle auf technische Aspekte ab, eine Prüfung der Auswirkungen der Baumaßnahme auf Dritte/Anlieger werde in diesem Zusammenhang nicht betrachtet.

###### 3.2.5.2.2.3 Erörterungstermin

Die Einwender P 2 machen geltend, dass der Bauzustand der Brücke mit der Note 3 – Standsicherheit sogar mit Note 2 – bewertet wurde und zur Erhöhung der Dauerhaftigkeit wäre eine Sanierung mit Entrosten und Streichen ausreichend. Abplatzungen seien normal. Lediglich im Bereich der Mittelstützen sollte kurzfristig saniert/repariert werden. Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Zustandsberechnung aus dem Jahr 2004 stamme, sich seitdem eine weitere Verschlechterung ergeben habe und eine Neubewertung noch schlechter ausfallen würde. Daher finde nun zweimal im Jahr eine Sonderprüfung statt. P 2 bittet die Vorhabenträgerin, die Prüfprotokolle zur Verfügung zu stellen. Dies wird entsprechend zugesagt.

Im Rahmen der Erörterung wurde durch die Vorhabenträgerin nochmals auf das aktuelle Zeitfenster der Baumaßnahme eingegangen. Auf Grund der Arbeiten der Bahn an der Strecke Berlin – Hamburg konnten günstige Sperrzeiten festgelegt werden Durch die DB Netz AG wurde im Rahmen einer Telefonkonferenz am 06.08.2020 ein alternatives Zeitfenster 2024/25 genannt. Die Vorhabenträgerin erklärte, dass eine wirksame Sanierung der Brücke nicht möglich sei. Da die lichte Höhe schon jetzt unzureichend sei, gebe es eine Ausnahmegenehmigung der Deutschen Bahn. Daher würden im Zuge der Baumaßnahme auch die Gleise tiefer gelegt werden, was wiederum auch eine Verlegung der Abwasserleitung erfordere. Da die problematischsten Bauteile der Brücke – neben den Walzträgern – die Mittelpfeiler seien, würde bei einer Instandsetzung der Mittelpfeiler auch die lichte Weite eingeschränkt bleibe. Die Vorgaben der Bahn verlangen eine technische Anpassung an die Regelwerke und eine weitere unternehmensinterne Genehmigung wird nicht erteilt.

###### 3.2.5.2.2.4 nach dem Erörterungstermin

Mit Mail vom 09. September 2020 wurde P 2 die zugesagten Prüfberichte 2019 S1 und 2020 S1 nach DIN 1076 zu den erfolgten Sonderprüfungen übersandt. Ergebnis der Sonderprüfungen war, dass sich die Brücke in einem nicht ausreichenden Zustand befindet, die Stand- und Verkehrssicherheit beeinträchtigt sowie die Dauerhaftigkeit des Bauwerks stark beeinträchtigt sei.

P 2 gab mit Schreiben vom 18. September 2020 eine vorläufige Stellungnahme ab. Die Sonderprüfberichte 2019 S 1 und 2020 S 1 belegen aus Sicht von P 2, dass die Schäden an der Brücke nicht geeignet sind, die Notwendigkeit des sofortigen oder kurzfristigen Austausches des Brückenbauwerks zu begründen. Vielmehr können alle sich aus den Unterlagen ergebenden Mängel durch fachgerechte Sanierungsarbeiten behoben werden.

P 2 sieht keine Anhaltspunkte, dass die DB Netz AG einer Brückensanierung nicht zustimmen würde oder diese rechtlich ausgeschlossen ist, wenn das Mindestlichtraumprofil weiterhin nicht vorliegt. Es sei P 2 keine Entscheidung bekannt, dass die DB Netz AG bzw. das Eisenbahnbundesamt ihre Zustimmung einer alternativen Ausgestaltung des Lichtraumprofils der Brücke verweigern würden oder müssten. Rechtlich ist der Nachweis der hinreichenden Sicherheit der alternativen Gestaltung des Lichtraumprofils in Abweichung von den anerkannten Regeln der Technik im Einzelfall nach § 2 EBO jederzeit möglich. Da für die bereits bestehende Abweichung eine unternehmensinterne Genehmigung besteht, ist nicht ersichtlich warum diese für ein saniertes Brückenbauwerk verweigert werden sollte.

Eine Verschiebung der Maßnahme sei neben der direkten Betroffenheit von P 2 auch wegen der Auswirkungen von SARS-Co-2 angezeigt. Die DB Netz AG hätte in einer Telefonkonferenz bestätigt, dass eine Terminierung der Maßnahmen nicht alternativlos ist, sondern eine spätere Durchführung 2024/25 möglich wäre. Warum diese zeitliche Alternativplanung nicht weiter geprüft wurde, kann P 2 nicht nachvollziehen. Insbesondere weil der Zustand der Brücke es zuließe.

P 2 hält seine Einwendung aufrecht.

Die Anhörungsbehörde übersandte P 2 die Prüfberichte von 2009 und 2015 der Brücke Wallstraße mit Mail vom 29. September 2020.

P 2 äußerte sich mit Fax vom 13. Oktober 2020 noch einmal zum Vorgang und führt aus, dass die Zustandsnote sich über die Jahre 2005 bis 2020 nicht verschlechtert hätte. Nach Einschätzung vom P 2 beeinträchtigen die Schäden die Standsicherheit der Brücke nur geringfügig. Die Schäden seien seit Jahren bekannt und könnten mit geringen finanziellen Aufwand behoben werden. Die WKC Hamburg GmbH Planungen im Bauwesen haben im Auftrag von P 2 zu den 4 Prüfberichten (2009, 2015, 2019 und 2020) eine Wertung abgegeben. WKC Hamburg kommt zum Schluss, dass viele Schäden bereits seit 2009 dokumentiert seien. Die bezüglich der Standsicherheit „schlimmsten“ Schäden haben die Schadensnummern 47 und 53. Sie sind mit Note 2 bewertet, was gemäß der Richtlinie zur einheitlichen Erfassung, Bewertung, Aufzeichnung und Auswertung von Ergebnissen der Bauwerksprüfung nach DIN 1076 als nur geringfügige Schäden, Schadensbeseitigung kann mittelfristig erfolgen klassifiziert wird. Schaden 47 war schon 2009 mit 2 dokumentiert, Schaden 53 wurde 2015 auf 2 hochgestuft.

Bei Schaden 47 handelt es sich um Betonabplatzungen am Flügelkragarm und freiliegende Bewehrung. Die Bewehrung war 2009 schon stellenweise vollständig durchgerostet. Daraus kann man schließen, dass es sich um eine untergeordnete Bewehrung handelt. Daher auch die Einstufung in S=2. Die Standsicherheit ist zwar geringfügig eingeschränkt, aber richtiger Handlungsbedarf besteht nicht. Daraus kann man sicher keine akute Gefährdung der Standsicherheit ableiten. Dies wird wohl auch dadurch erkennbar, dass Schaden 47 in den Sonderprüfungen 2019S1 und 2020S1 nicht dokumentiert ist. Bei Schaden 53 handelt es sich ebenfalls um Betonabplatzungen und freiliegende Bewehrungsstäbe am Pfeilerkopfbalken. In der Prüfung 2015 wurde der Schaden mit S=2 eingestuft. Das Foto zeigt einige Stellen, wo die ursprüngliche Betondeckung abgeplatzt ist. Grund ist vermutlich zum einen die früher üblichen zu geringen Betondeckungen und zum anderen die Korrosion der Bewehrung, die die Betondeckung aufgrund der Volumenvergrößerung absprengt. Auch aus diesem Schaden kann man nicht ableiten, dass die Brücke in der Standsicherheit akut gefährdet ist. Hier kann man mit relativ einfachen Mitteln für eine Ertüchtigung sorgen (fachgerechte Sanierung, Zusatzunterstützungen, …). In den Sonderprüfungen 2019S1 und 2020S1 wurden die Schäden quasi wie 2015 dokumentiert. Insgesamt stellt sich der in den vier vorliegenden Prüfberichten dokumentierte Zustand der Brücke so dar, dass sie mit geringen finanziellen Mitteln zu ertüchtigen ist, so dass sie noch eine mittelfristige Zeitspanne „ihren Dienst“ tun könne.

Mit Mail vom 26. Oktober 2020 übergab die Vorhabenträgerin den Prüfbericht (2020 S2) des zweiten Sonderprüfungstermins 2020 der Brücke vom 28. September bis 01. Oktober 2020. Im Ergebnis stellte der Prüfer fest, dass im Zuge der Sonderprüfung 2020 S2 zahlreiche lose Betonteile an der Unterseite des Überbaues und im oberen Bereich der Unterbauten entfernt werden mussten. An den Stützen der Stützenreihe sei bezüglich der Abplatzungen mit freiliegender und rostender Bewehrung eine weitere Schadenzunahme gegenüber der Sonderprüfung 2020 S1 zu verzeichnen. Die Betonabplatzungen in den unteren Einspannbereichen der Stützen hätte deutlich zugenommen. Das Bauwerk befände sich in einem nicht ausreichenden Zustand. Die Standsicherheit und Verkehrssicherheit des Bauwerks seien beeinträchtigt. Die Dauerhaftigkeit des Bauwerks sei stark beeinträchtigt. Eine Schadensausbreitung oder Folgeschädigung könne kurzfristig dazu führen, dass die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben seien

Im Ergebnis vorgenannten Prüfberichts 2020 S2 ordnete die Straßenverkehrsbehörde des Stadt Schwerin an 01. Dezember 2020 die Tonnagebegrenzung von 16 t mit dem Zusatzzeichen „Linienverkehr frei“ aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehres an. Der Vollzug der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung erfolgte durch den Straßenbaulastträger am 03. Dezember 2020.

###### 3.2.5.2.2.5 Entscheidung

Der Einwand über die fehlende Planrechtfertigung und die Abwägung von Handlungsalternativen wird zurückgewiesen

Zur Vermeidung von doppelten Ausführungen wird bezüglich der Erwägungen zur Planrechtfertigung auf Pkt. 3.2.2. verwiesen.

Soweit P 2 den fehlenden Bedarf vorträgt, sind die Argumente nicht geeignet, die Planung zu erschüttern. Der nicht regelgerechte Ausbauzustand der Brücke, aber auch der bauliche Zustand der Brücke sind geeignet, den Plan zu rechtfertigen.

Für den streitgegenständlichen Bereich bestehen Unterschreitungen des Lichtraumprofils in der Höhe sowie zu seitlichen festen Einbauten. Auch wenn eine unternehmensinterne Genehmigung für diese Abweichungen vom Sicherheitsstandard vorliegen, ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, das zulässige Lichtraumprofil herzustellen. Dies gilt umso mehr, da die Unterschreitung der lichten Höhe zwischen Schienenoberkante und Brückenbauwerk mit 5,21 m zu der geforderten Mindesthöhe von ≥ 5,46 m wesentlich unterschritten wird. Diese Verpflichtung besteht ungeachtet des baulichen Zustands der Brücke.

Ob bei einer Sanierung in kleinen Schritten ggf. eine unternehmensinterne Genehmigung für diese Abweichungen vom den Sicherheitsstandard weiter erteilt werden würde, ist obsolet, da das Ziel der Herstellung der Verkehrssicherheit der Bahnanlage nicht durch unternehmensinterne Genehmigung für diese Abweichungen vom den Sicherheitsstandard erreicht werden kann.

Auch können mit der Sanierung der Brücke die Regelquerschnitte der Straße auf der Brücke nach der RASt nicht hergestellt werden. Auch dieses Sicherheitsdefizit kann nur mit dem Ersatzneubau ausgeglichen werden.

Auch die Einwendungen bezüglich des Bauzustandes greifen nicht durch.

In diesem Zusammenhang merkt die Planfeststellungsbehörde kritisch an, dass die Vorhabenträgerin mit nicht aktuellen Brückenprüfberichten in das Vorhaben gegangen ist, obwohl bereits neuere Brückenprüfberichte vorlagen. Auch wenn schlussendlich die aktuellen Prüfberichte vorlagen, wäre es für das Verfahren vorteilhafter gewesen, wenn von Anfang an alle Berichte (abgesehen vom Prüfbericht 2020 S2) zum Erörterungstermin vorgelegen hätten.

Da allerdings zum Zeitpunkt der Entscheidung der aktuelle Sachverhalt maßgeblich ist, wird der Prüfbericht 2020 S2 zur Beurteilung herangezogen.

Aus dem Prüfbericht (2020 S2) des zweiten Sonderprüfungstermins 2020 der Brücke vom 28. September bis 01. Oktober 2020 ergibt sich, dass im Zuge der Sonderprüfung 2020 S2 zahlreiche lose Betonteile an der Unterseite des Überbaues und im oberen Bereich der Unterbauten entfernt werden mussten. An den Stützen der Stützenreihe ist bezüglich der Abplatzungen mit freiliegender und rostender Bewehrung eine weitere Schadenzunahme gegenüber der Sonderprüfung 2020 S1 zu verzeichnen. Die Betonabplatzungen in den unteren Einspannbereichen der Stützen haben deutlich zugenommen. Das Bauwerk befindet sich in einem nicht ausreichenden Zustand. Die Standsicherheit und Verkehrssicherheit des Bauwerks sind beeinträchtigt. Die Dauerhaftigkeit des Bauwerks ist stark beeinträchtigt. Eine Schadensausbreitung oder Folgeschädigung kann kurzfristig dazu führen, dass die Standsicherheit und/oder Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben sind

Wegen Schäden am Streifenfundament, dem Pfeiler (Stütze als Vollquerschnitt), dem Pfeilerkopfbalken (Pfeiler als Vollquerschnitt) und dem Pfeilerfuß (Pfeiler als Vollquerschnitt) ist die Dauerhaftigkeit des Bauwerkes beeinträchtigt. Das Gutachten empfiehlt eine dringende kurzfristige Schadensbeseitigung. Wegen der zu erwartenden Schadensausbreitung oder Folgeschäden an anderen Bauteilen empfiehlt das Gutachten eine Bauwerkserneuerung bzw. einen Ersatzneubau. Auch wenn die Standsicherheit des Bauteiles noch gegeben ist, empfiehlt das Gutachten die Schäden am Pfeilerkopfbalken mittelfristig zu beheben.

Im Ergebnis der nach DIN 1076 durchgeführten Sonderprüfung 2020 S2 von September/Oktober 2020 wurde der Verkehr auf der Brücke am 03. Dezember 2020 beschränkt (16 t mit Linienverkehr frei). Der Zustand der Brücke erfordert ab sofort eine vierteljährliche Sonderprüfung.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist der Prüfbericht 2020 S2 schlüssig und nachvollziehbar. Das Vorhaben ist vernünftigerweise geboten und ist auf Grund der jetzigen Situation (kurzfristige Beseitigung der Schäden) erforderlich.

Die Argumentation der Verschiebung der Baumaßnahme wegen der Auswirkungen der Maßnahmen zur Bekämpfung der SARS CoV-2 Pandemie sind sachfremd und nicht in die Abwägung einzustellen.

Von einer unzureichenden Berücksichtigung der Belange von P 2 bei der Aufstellung des Verkehrskonzeptes kann nicht ausgegangen werden. Grundsätzlich haben gewerbetreibender Straßenanlieger die Gemeingebrauch an seiner Straße für seinen Betrieb nutzen, Arbeiten, die der Erhaltung, Verbesserung und Modernisierung der Straße dienen, zu dulden, da er mit dem Schicksal der Straße verbunden ist, solange die Straße als solche und als Verbindungsmittel zum öffentlichen Wegenetz erhalten bleibt. Der Anlieger muss den Gemeingebrauch anderer sowie die Behinderungen durch Ausbesserungs- und Verbesserungsarbeiten an der Straße grundsätzlich dulden. Denn der Gemeingebrauch ist notwendig bereits durch die Zweckbestimmung der Straße in der Weise begrenzt, dass auch die Anlieger gewisse, den Gemeingebrauch tatsächlich einschränkende Maßnahmen, die aus dem Zweck der Straße folgen, hinnehmen müssen. Von dieser Duldungspflicht sind auch temporäre Sperrungen erfasst (siehe auch Pkt. 3.2.5.1).

Die Vorhabenträgerin hat im Vorfeld der Planung 3 verschiedene Baustellenkonzepte für die Verkehrsführung erstellt. Diese Varianten wurden miteinander verglichen. Im Verfahren wurden die gewählte Variante auf Grund von Einwendungen von P 2 weiterentwickelt.

Soweit die Einwendung von P 2 sich darauf fokussiert, dass die Belange von P 2 bei dem Verkehrskonzept in den Vordergrund zu rücken wären, verkennt, dass das Straßenverkehrsrecht privilegienfeindlich ist. Der Belang von P 2 ist ein Interesse von mehreren (z.B. Bauablauf, Bauzeit, Nahverkehr, Not- und Rettungsdienst, Straßenverkehr, Verkehrssicherheit oder auch andere Anlieger) welches innerhalb der Verkehrskonzeption betrachtet werden muss.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin die Belange von P 2 erkannt und in einem ausreichenden Maß berücksichtigt.

##### 3.2.5.2.3 Verkehrsplanung

###### 3.2.5.2.3.1 Einwendung

Die Verkehrsplanung berücksichtige die Belange von P 2 nicht hinreichend. Die Verkehrsplanung müsse in einer Weise geändert werde, die die Belange von P 2 nicht oder deutlich weniger intensiv beeinträchtigt.

Die langzeitige Vollsperrung der Eisenbahnstraße/Reiferbahn sei nicht erforderlich. Es seien Varianten möglich, welche die Belange von P 2 schonen.

Hierzu legte P 2 eine „Verkehrstechnische Prüfung der vorgesehenen bauzeitlichen Verkehrsführung“ vom 09. Juni 2020 durch Masuch + Olbrisch vor.

Nach dieser Prüfung sei die Verkehrsplanung des Bauvorhabens nicht geeignet, die Schwere der Betroffenheit der Belange von P 2 richtig zu ermitteln. Sonderzeiten und Belastungsspitzen würden nicht berücksichtigt, was gerade im Einzelhandeln (z.B. Adventssamstage) zu einer signifikanten Erhöhung des Verkehrsaufkommens führe. Aber bereits der durchschnittlich tägliche Verkehr werde zu kritischen Belastungen der Verkehrssituation führen, da die Ausweichstrecken dann ebenfalls ausgelastet bzw. überlastet sein werden. Dies werde dann erst recht zu saisonalen Spitzenzeiten gelten. Mit den veränderten Verkehrsströmen werde die Wohnbebauung zwischen Obotritenring und Reifenbahn erheblich mit Abgasen und Lärm belastet.

Die Planungsunterlagen seien nach Ansicht von P2 hinsichtlich der Verkehrsplanung und dem –konzept widersprüchlich und ließen nicht erkennen, welche Planungsvariante die Vorhabenträgerin bevorzuge. Die Sperrsituation 1 (zweispurige Führung der Reiferbahn/ Eisenbahnstraße) würde entgegen der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung ausgeschlossen. Laut Bauablaufplan (Sperrsituation 3) der Vorhabenträgerin würde die

* Fahrspur Reiferbahn zur Eisenbahnstraße von Mitte Juli 2021 bis April 2022 und
* die Fahrspur Eisenbahnstraße zur Reiferbahn von Oktober 2021 bis Oktober 2022 und Januar 2023 bis April 2032

gesperrt. Damit würde die Haupterschließung von P 2 für den überwiegenden Zeitraum der Baumaßnahme ausfallen (Sperrung der Hauptzufahrtsstraße für einen Zeitraum von insgesamt 15 Monaten). Gründe warum die aus Sicht von P 2 mildere Sperrsituation 1 nicht zum Tragen kam, seien unklar. Die Sperrsituation 3 wurde wohl präferiert, weil für die Realisierung der Sperrsituation 1 weitere Bauleistungen notwendig wären. Diese - P 2 am stärksten beeinträchtigende Speersituation – dürfte nach Ansicht von P 2 der Ausübung des Planungsermessens nicht zu Grunde gelegt werden.

P 2 weist darauf hin, dass die Andienung durch Schwerverkehr gesichert sein müse. Bei einer möglichen Ausweichverkehrsführung müssen die Abbiegeradien des Schwerverkehrs berücksichtigt werden, ggf. auch durch bauliche Veränderungen. Der Einsatz von kleineren Lastkraftwagen sei logistisch nicht möglich und würde die verkehrliche Situation auf den Ausweichstrecken weiter erhöhen.

P2 schlägt zur Verbesserung der Verkehrsführung die Richtungsumkehr der Voßstraße/Fritz-Reuter-Straße vor. Die Vorhabenträgerin hat zur günstigeren Erreichbarkeit der Baustelle die Zufahrt über die Voßstraße und die Abfahrt die Fritz-Reuter-Straße gewählt, was zu Überschneidungen der Verkehrsströme und zu erhöhten Abwicklungsdefiziten führe. Die Änderungen der Baustellenzuwegung sei im Vergleich zu der Beeinträchtigung der Belange von P 2 gering.

Die Platzierung der Kräne sei nicht nachvollziehbar. Auch wäre aus Sicht von P 2 der Einsatz von mobilen Kränen möglich. Bei der Aufstellung der Kräne westlich der Brücke oder durch den Einsatz von mobilen Kränen, würde die Notwendigkeit der Vollsperrungen weiter verringern. Der Einsatz von mobilen Kränen würde zusätzlich eine Flexibilisierung des Verkehrskonzepts an den tatsächlichen Anforderungen des Bauablaufes Rechnung tragen.

Den Planunterlagen könne nicht entnommen werden, warum keine Behelfsbrücke für Kfz geplant wurde. Diese Maßnahme wäre geeignet sowohl Umfang als auch Dauer der Sperrung Reiferbahn/ Eisenbahnstraße zu mindern und die Belange von P 2 erheblich weniger zu beeinträchtigen

Mit einer alternativen Einrichtung der Baustelle und der Optimierung der Arbeitsabläufe über die verschiedenen Bauphasen würde sich die Vollsperrung der Reiferbahn/ Eisenbahnstraße auf wenige kurze Zeiten beschränken. Die Umsetzung wäre mit einem geringen Aufwand verbunden.

Auch würde eine Behelfsstraße über den vorhandenen Parkplatz im Kreuzungsbereich zur dauerhaften beidseitigen Befahrbarkeit der Reiferbahn beitragen.

###### 3.2.5.2.3.2 Erwiderung Vorhabenträgerin

Im Verkehrskonzept für die bauzeitliche Verkehrsführung werden drei Sperrszenarien einschließlich der sich daraus resultierenden Konsequenzen aufgeführt. Die Zuordnung dieser Sperrszenarien zu den einzelnen Bauphasen obliegt dem Bauherrn. Diese Sperrszenarien wurden mit den fachlich Beteiligten umfassend abgestimmt.

Insbesondere der Liefer- als auch der Kundenverkehr ist hierbei von hoher Bedeutung, was sich auch im Verkehrskonzept niederschlägt. Hier sind umfangreiche Untersuchungen vorgenommen und im Verkehrskonzept dargelegt, wie P 2 unter den erforderlichen Rahmenbedingungen erreicht werden kann. Im Erläuterungsbericht unter 10.7 Verkehrsführung wird darauf explizit hingewiesen: Aufgrund des hohen Stellenwertes der ständigen Erreichbarkeit für Liefer- und Kundenverkehr der innerstädtischen Einkaufspassage wurden die erforderlichen Verkehrsabflüsse der Zu- und Abfahrten berücksichtigt.

Eine Berücksichtigung von Spitzenzeiten sei entsprechend des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS – Teil Stadtstraßen wird zu diesem Thema unter Punkt S2.2 – Grundlagen – nicht erforderlich.

„Als Bemessungsverkehrsstärke wird allgemein die Verkehrsstärke der n-ten Stunde eines Jahres definiert. … Die als maßgebend erachtete n-te Stunde wird vom Baulastträger festgelegt. … Sie beziehen sich dann auf die Verkehrsstärken an den Werktagen von Montag bis Freitag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien des jeweiligen Landes.“

Die Zugrundelegung einzelner Spitzen- und Ausnahmetage im Jahr (z.B. Adventssamstage) ist nicht üblich. Vielmehr handelt der Straßenbaulastträger richtig, wenn er die Verkehrsstärken von Werktagen inklusive deren Rush-hour -Zeiten zugrunde legt. Die Bemessung von Verkehrsanlagen kann sich grundsätzlich weder bundesweit, noch in Schwerin an einzelnen Tagen des Jahres und dem nur dann zeitlich begrenzt erhöhten Aufkommen eines einzelnen Verkehrsträgers orientieren. Es ist auch nicht erkennbar, inwieweit eine Zugrundelegung einzelner Spitzentage im Jahr im konkreten Falle zu grundsätzlich anderen Lösungen hinsichtlich eventueller Umleitungsrouten hätte führen können.

Für den Zeitraum der Baumaßnahme werden Verkehrsströme, die bislang die Brücke genutzt haben, zwangsläufig auf andere Straßen verlagert. Es werde entlang dieser anderen Straßen zwangsläufig, aber nur vorübergehend zu vermehrten verkehrsbedingten Emissionen kommen. Dies sei unvermeidbar und insofern sei nicht erkennbar, worauf der Einwand abzielen soll bzw. wie das Problem der Emissionsverlagerung vermieden werden soll. Es ergäbe sich aus der sehr zentralen Lage und der unmittelbaren Nachbarschaft einer die Innenstadt durchschneidenden und vielbefahrenen Eisenbahnhauptstrecke, dass es keine Verkehrsführung entlang alternativer Routen ohne oder nur mit wenigen Anwohnern geben könne, da solche Routen im Umfeld nicht existieren.

Der vorgeschlagene häufige Wechsel zwischen den unterschiedlichen Sperrsituationen solle aus Gründen der Begreifbarkeit für die Verkehrsteilnehmer und aus Gründen der Wirtschaftlichkeit unterbleiben. Es steht nicht zu erwarten, dass die Nutzung jeglicher kurzen Zeitfenster für die geringstmöglich beeinträchtigende Sperrsituation sich positiv auf die Erreichbarkeit und somit auf die Kundenfrequenz auswirken würde. Vielmehr zeige die Erfahrung, dass Änderungen in der Verkehrsführung in der Regel einen längeren, mindestens mehrwöchigen Lernprozess bei den Verkehrsteilnehmern erfordere. Insofern wäre ein häufigerer Wechsel der Sperrsituationen für die Kundenfrequenz voraussichtlich eher kontraproduktiv, da sie zu Unsicherheiten und Verwirrung bei den Verkehrsteilnehmern und damit zu Verkehrsgefährdungen führen.

Entsprechend der Planunterlagen wird der Seitenbereich der Ecke Wallstraße / Voßstraße baulich angepasst, um dem Schwerlastverkehr das Rechtsabbiegen zu ermöglichen.

Bezüglich der gewählten Fahrtrichtungen in der Voßstraße. und F.-Reuter-Str. führt die Vorhabenträgerin aus, weisen beide Ostzufahrten auf der Wittenburger Straße einen gleichermaßen sehr enge Fahrbahnquerschnitte bzw. Abstände Bord und Gleis auf, jedoch sei die Linksabbiegesituation in die Voßstraße mit ihrer einbiegenden Straßenbahn ungleich problematischer als an der Einmündung Fr.-Reuter-Straße. Das Räumen von wartenden und ggf. aufgestauten linksabbiegewilligen Fahrzeugen vor dem Einbiegen in die Voßstraße sei noch schwieriger bei ankommender bzw. entgegenkommender Straßenbahn zu regeln, als dies an der Fr.-Reuter-Straße der Fall sei. Die vollständige Aufhebung der heutigen Einbahnstraße Wittenburger Straße zwischen Reiferbahn und Voßstraße würde als nicht erstrebenswert angesehen, da dadurch sich die Länge der zweispurigen Nutzung der Wittenberger Straße vergrößere und das Potential von Behinderungen zwischen Richtung Westen fahrenden motorisierten Individualverkehr (Kfz, LKW, LZ) und entgegenkommenden Straßenbahnen/Bussen steigen würde. Dies sei deshalb problematisch, da die Fahrbahnbreite der Wittenburger Str. in Fahrtrichtung Westen nur 2,80m neben dem Lichtraumprofil der Straßenbahn beträgt. Zudem sei mit dem restlichen Verbleib der Einbahnstraße zwischen Fr .-Reuter-Straße und Voßstraße ein wirksames Mittel gegeben, damit ungewollter sperrbedingter Mehrverkehr in der Ostzufahrt Wittenburger Straße am Knotenpunkt Obotritenring verhindert werden könne. Dies müsse deshalb vermieden werden, da der Knotenpunkt ohnehin schon an der Belastungsgrenze funktioniert und zusätzlicher Verkehr aus Richtung Stadtzentrum nicht abgewickelt könne. Dies sei vom Gutachter in einer Untersuchung vom Dez.2013 nachgewiesen.

In den Bauphasenplänen sei detailliert dargestellt, bei welchen Bauarbeiten mobile Kräne erforderlich sind und an welchen Standorten dies möglich ist. Hier sei keine sinnvolle Änderung möglich. Wenn für Bauarbeiten auf der Ostseite die Kräne auf der Westseite stehen sollten, seien die bisher vorgesehenen Kräne von der Ausladung und Hubkraft nicht ausreichend, da dann erheblich größere Reichweiten erforderlich seien. Für solche Kräne sei dann aber die Aufstellfläche auf der Westseite nicht ausreichend. Bei den Bohrarbeiten für die Baugruben an Achse 10 und Achse 20 seien jeweils Bohrgeräte für die Großbohrpfähle erforderlich, die wegen ihrer Größe und erforderlicher Rangierarbeiten eine Befahrung im angrenzenden Bereich nicht zulassen. Zu diesen Bohrgeräten gehöre dann jeweils mindestens ein Radlader, mehrere Container wegen des Bohrens unter Wasserauflast und ausreichend Fläche für die Andienung mit Betonfahrzeugen zum Betonieren der Großbohrpfähle. Damit würde der Bereich der Eisenbahnstraße für die Herstellung der Bohrpfähle vollständig benötigt.

Eine Behelfsbrücke für Straßenverkehr erscheint nur in Richtung Eisenbahnstraße-Reiferbahn als mögliche Verkehrsentlastung sinnvoll. Diese würde dann jedoch in einer Höhe über der jetzigen Fahrbahn liegen müssen, die es gestattet, darunter die Bauarbeiten durchzuführen. Die Rampen für eine solche Brücke würden dann allerdings eine Länge erreichen, die innerorts nicht herstellbar wären und keine Anbindung an die benachbarten Straßen ermöglichen würden.

Mit einer Behelfsstraße Reiferbahn - Wallstraße würden Verkehre entweder über die Stiftstraße und durch die Feldstadt von/zum Straßenhauptnetz geführt oder aber über die Goethestraße. Beide Routen seien jedoch zur Aufnahme nennenswerter Kfz-Verkehrsmengen untauglich. Die Straßen der Feldstadt seien wegen ihrer geringen Dimensionierungen und der zahlreichen Einmündungen und Abbiegeerfordernissen nicht geeignet; die Goethestraße wegen ihrer hohen Bedeutung als zentrale ÖPNV-Achse der Stadt mit täglich rund 260 Bussen und 330 Straßenbahnen des Nahverkehrs Schwerin und 80 Bussen der Regionalbusbetreiber ungeeignet. Alle diese Busse und Bahnen bedienen im Verlauf der Goethestraße die Haltestellen „Schlossblick“ und „Platz der Jugend“, wodurch sich immer wieder Stockungen im Kfz-Verkehrsfluss ergeben würden. Außerdem hätte die Goethestraße eine sehr wichtige Funktion als zentrale Achse für die Rettungsdienste, die auf dieser Route die gesamte Innenstadt ohne Beeinträchtigung durch LSA-Knoten und mit nur sehr geringer Beeinträchtigung durch den individuellen Kfz-Verkehr zügig passieren können. Eine Führung von Kfz-Verkehren von/zum Schlossparkcenter über eine dieser Routen könne daher nicht in Betracht kommen.

###### 3.2.5.2.3.3 Erörterungstermin

Gegen eine mögliche Behelfsbrücke sprechen folgende Aspekte:

• Einrüstung einer Hausfassade zur Schaffung von Rettungswegen für die Feuerwehr,

• Baugrube von bis zu 12 m erfordert einen Treppenturm,

• aus vorgenannten Gründen ist eine Behelfsbrücke auf der Nordseite nicht möglich,

• um den Schulweg zu erhalten und wegen der Baugrube ist eine Behelfsbrücke auch auf der Südseite nicht möglich.

Die gegebenen Bedingungen ergeben nach der Darstellung des Vorhabenträgers nur begrenzten räumlichen Spielraum, der für vorzusehende Abbiegeradien für PKW nicht reichen würde. Es bleibe nur eine Behelfsbrücke für den Fußgängerverkehr und für Behelfsleitungen.

Die Vorhabenträgerin räumt ein, dass die geplanten Sperrzeiten als problematisch empfunden werden können. Ein häufiges Umgewöhnen kann den Verkehrsteilnehmern nicht zugemutet werden. Dies führe erfahrungsgemäß zu gefährlichen Situationen. Der Vorhabenträger stellt eine neue Übersicht „Einschränkungen für Straßenverkehr der Eisenbahnstraße/Reiferbahn für 2021 – 2023“ vor, wonach es möglich sein wird, den abfließenden Verkehr in weiten Teilen einspurig vom Schlossparkcenter wegzuführen.

###### 3.2.5.2.3.4 nach dem Erörterungstermin

Aktualisierte Unterlagen zum Verkehrskonzept wurden über die Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 28. August 2020 mit P 2 ausgetauscht. Die neu erstellten Bauphasenpläne reduzierten die Sperrung der Reiferbahn in südlicher Richtung um 18,5 Monate, um einen Abfluss des Kfz-Verkehrs vom Parkhaus in Richtung Eisenbahnstraße zu ermöglichen.

P 2 gab mit Schreiben vom 18. September 2020 eine vorläufige Stellungnahme ab. Die Verschiebung der Sperrung stelle insoweit und punktuell eine stärke Belastung dar. Die substanzielle Änderung der Verkehrsplanung seien nicht eine Ergänzung der auslegenden Planunterlagen, sondern eine Planänderung.

Die überarbeitete Verkehrsplanung reduziere räumlich und zeitlich die Sperrungen der Zu- und Abfahrtswege erheblich. Dennoch seien das Vorhaben in seiner Ausgestaltung nach wie vor mit erheblichen Nachteilen verbunden, dass die Einwände aufrecht gehalten werden. Auch Belange, deren unzureichende Berücksichtigung entschädigungslos bleiben könnten, müssten trotzdem ordnungsgemäß in die Abwägung eingestellt und abgewogen werden.

Eine weitere Optimierung der Verkehrsführung im Sinne der Anlieger wurde durch den Vorhabenträger erarbeitet und P 2 mit Mail vom 29. September 2020 übersandt. Demnach stelle die neue Verkehrsführung für die Anlieger zu keinem Zeitpunkt schlechter, aber über verschiedene Zeiträume hinweg günstiger gegenüber der Planung zugrundeliegenden Unterlagen. Die Sperrung für die Fahrtrichtung Reiferbahn – Eisenbahnstraße bleibe unverändert (27. KW 2021 bis 12. KW 2023). In der ursprünglichen Planung wäre eine Sperrung der Gegenrichtung (Eisenbahnstraße – Reiferbahn) von der 39. KW 2021 bis 36. KW 2022 und 1. KW 2023 bis 12. KW 2023 vorgesehen. In der Neuen Planung sei für 2012 eine Sperrung von der 40. bis 41 KW; im Jahr 2022 von der 10. bis 13. KW, 15. bis 17. KW, 23. bis 24. KW und 27. bis 32. KW sowie im Jahr 2023 von der 9. bis 12. KW vorgesehen.

 Planungsunterlagen NEU

2021 13 KW 1,5 KW

2022 36,5 KW 12 KW

2023 12 KW 3 KW

Die neue Verkehrsplanung verbessert zwar die Abfahrt vom Einkaufszentrum, jedoch verbleibt die vollständige Sperrung der Reiferbahn in Richtung Eisenbahnstraße, d.h. für den Zugangsverkehr.

Weiterhin wird die Rüge aufrecht erhalten mit Inanspruchnahme des Eckgrundstückes Reiferbahn/Wallstraße Ausweichflächen zu schaffen, die eine umfassende Sperrung der Zufahrt vermeiden würde.

Die vorgelegten Unterlagen seien nicht geeignet P 2 eine fachkundige Beurteil zu erlauben, in welchem Umfang die zwingend erforderlichen Verkehrsführungsänderungen und die dafür erforderlichen Baumaßnahmen tatsächlich durchgeführt und aufrechterhalten werden. Da nicht beabsichtigt sei diese Maßnahmen planfestzustellen oder anderweitig zu sichern, da die Feststellung nicht zielführend sei und auch Verbesserungen unterbinden, bleibt der Konflikt mit den rechtlich geschützten Interessen von P 2 ungelöst und bewältigt somit den Konflikt die Beeinträchtigungen und Auswirkungen für P 2 abschätzen zu können.

###### 3.2.5.2.3.5 Entscheidung

Die Forderung von P 2, die Verkehrsplanung in einer Weise zu ändern, dass die Belange von P 2 nicht oder deutlich weniger intensiv beeinträchtigt werden, wird zurückgewiesen.

Auch hier greift der Grundsatz des BGH-Urteils vom 07.07.1980; III ZR 32/79, dass gewerbetreibender Straßenanlieger der den Gemeingebrauch an seiner Straße für seinen Betrieb nutzt, Arbeiten, die der Erhaltung, Verbesserung und Modernisierung der Straße dienen, zu dulden haben, da er mit dem Schicksal der Straße verbunden ist, solange die Straße als solche und als Verbindungsmittel zum öffentlichen Wegenetz erhalten bleibt. Der Anlieger muss den Gemeingebrauch anderer sowie die Behinderungen durch Ausbesserungs- und Verbesserungsarbeiten an der Straße grundsätzlich dulden. Denn der Gemeingebrauch ist notwendig bereits durch die Zweckbestimmung der Straße in der Weise begrenzt, dass auch die Anlieger gewisse, den Gemeingebrauch tatsächlich einschränkende Maßnahmen, die aus dem Zweck der Straße folgen, hinnehmen müssen. Von dieser Duldungspflicht sind auch temporäre Sperrungen erfasst.

Vorangestellt werden muss auch hier, dass es die Verkehrsplanung sich nicht ausschließlich an den Belangen von P 2 auszurichten hat (privilegienfeindlich).

Soweit die Berücksichtigung von Spitzenzeiten gefordert wird, ist entsprechend des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS – Teil Stadtstraßen, Pkt. S2.2 dies nicht erforderlich (Als Bemessungsverkehrsstärke wird allgemein die Verkehrsstärke der n-ten Stunde eines Jahres definiert. … Die als maßgebend erachtete n-te Stunde wird vom Baulastträger festgelegt. … Sie beziehen sich dann auf die Verkehrsstärken an den Werktagen von Montag bis Freitag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien des jeweiligen Landes.).

Die Zugrundelegung einzelner Spitzen- und Ausnahmetage im Jahr (z.B. Adventssamstage) ist nicht üblich. Vielmehr handelt der Straßenbaulastträger richtig, wenn er die Verkehrsstärken von Werktagen inklusive deren Rush-hour -Zeiten zugrunde legt. Die Bemessung von Verkehrsanlagen kann sich grundsätzlich weder bundesweit, noch in Schwerin an einzelnen Tagen des Jahres und dem nur dann zeitlich begrenzt erhöhten Aufkommen eines einzelnen Verkehrsträgers orientieren.

Mit der Unterlage 9.2.1 (Verkehrsuntersuchung Brückenmodernisierung Wallstraße, Verkehrskonzept während der Bauzeit) hat die Vorhabenträgerin die während der Bauzeit erforderlichen Verkehrsumleitungen und Verkehrslenkungen auf Grund der verkehrlichen Einschränkungen und erforderlichen Baustellenzuwegungen dargelegt. Die verschiedenen Varianten und deren Auswirkungen wurden beschrieben. Soweit P 2 davon ausgeht, dass die Vorhabenträgerin bei der Entscheidung über die anzuwendende Variante die Belange von P 2 vornehmlich berücksichtigen und seine Planung daran ausrichten muss, geht fehl. Wie in der Unterlage 1.1 (Erläuterungsbericht – Straßenbrücke) unter Pkt. 10.7 ausgeführt, sind der Vorhabenträgerin die Interessen von P 2 bewusst und sie beabsichtigt sie zu berücksichtigen. Sie muss aber auch öffentliche Belange und Belange Dritter ebenfalls berücksichtigen. Gerade die Anpassung des Verkehrskonzeptes während des Verfahrens zeigt deutlich auf, dass sich die Vorhabenträgerin bewusst ist, die verschiedenen, teils auch widerstreitenden Interessen, zu beachten. Mit der im Verfahren entwickelten Sperrvariante 3 ist die bevorzugte Planungsvariante deutlich zum Ausdruck gekommen.

Dem Hinweis von P 2, dass die Andienung durch Schwerverkehr (z.B. Berücksichtigung von die Abbiegeradien des Schwerverkehrs, ggf. auch durch bauliche Veränderungen) gesichert sein muss, ist mit den eingereichten Planungsunterlagen Rechnung getragen. Der Seitenbereich der Ecke Wallstraße / Voßstraße wird baulich angepasst, um dem Schwerlastverkehr das Rechtsabbiegen zu ermöglichen

Die durch P 2 vorgeschlagene Richtungsänderung der Voßstraße/Fritz-Reuter-Straße ist nicht zweckmäßig. Die Planfeststellungsbehörde hält die Ausführungen der Vorhabenträgerin hierzu plausibel und schließt sich ihnen an. Die vorgeschlagene Richtungsänderung der Voßstraße/Fritz-Reuter-Straße würde zwar den Belangen von P 2 entgegenkommen, würde jedoch an anderer Stelle zu erheblichen Defiziten führen. Insoweit ist es sachgerecht die geplante Verkehrsführung beizubehalten.

Auch eine Veränderung der Aufstellflächen für die Kräne von der östlichen auf die westliche Seite oder der Einsatz von mobilen Kränen zur Reduzierung der Sperrungen kann nicht überzeugen. Die Vorhabenträgerin hat überzeugend dargelegt, welche technischen Erforderlichkeiten zur Auswahl des westlichen Standortes geführt haben. Soweit mobile Kräne die Bauarbeiten durchführen können, ist dies in den Bauphasenplänen dargestellt.

Die Vorhabenträgerin ist nicht verpflichtet eine Behelfsbrücke über die Bahnanlage für den motorisierten Individualverkehr zu planen um die Erreichbarkeit von P 2 zu verbessern. Neben den bautechnischen Ausschlusskriterien (lange Rampen, unzureichende Radien durch vorhandene Bebauung, Tragfähigkeit der Widerlager) ist den Interessen des nichtmotorisierten Individualverkehrs als schwächerer Verkehrsteilnehmer mit seinem Quell- und Zielverkehr (z.B. Schulen, Einkauf) der Vorrang einzuräumen.

Die Argumentation der Vorhabenträgerin bezüglich der Forderung der Einrichtung einer Behelfsstraße (Reiferbahn – Wallstraße) über den vorhandenen Parkplatz hält die Planfeststellungsbehörde für schlüssig und nachvollziehbar. Mit einer solchen geänderten Verkehrsführung müsste der Verkehr über Straßen geführt werden, welche für die Aufnahme dieses Mehrverkehrs nicht geeignet sind. Die Straßen der Feldstadt sind wegen ihrer geringen Dimensionierungen und der zahlreichen Einmündungen und Abbiegeerfordernissen; die Goethestraße wegen ihrer hohen Bedeutung als zentrale ÖPNV-Achse der Stadt mit täglich rund 260 Bussen und 330 Straßenbahnen des Nahverkehrs Schwerin und 80 Bussen der Regionalbusbetreiber ungeeignet. Alle diese Busse und Bahnen bedienen im Verlauf der Goethestr. die Haltestellen „Schlossblick“ und „Platz der Jugend“, wodurch sich immer wieder Stockungen im Kfz-Verkehrsfluss ergeben würden. Außerdem hat die Goethestraße eine sehr wichtige Funktion als zentrale Achse für die Rettungsdienste, die auf dieser Route die gesamte Innenstadt ohne Beeinträchtigung durch LSA-Knoten und mit nur sehr geringer Beeinträchtigung durch den individuellen Kfz-Verkehr zügig passieren können.

##### 3.2.5.2.4 Planfeststellung der Verkehrsplanung

Die geänderte Verkehrsplanung sei nicht geeignet die Einwendungen von P 2 (Fax 13. Oktober 2020) aufzuheben. P 2 möchte die Verkehrsplanung planfestgestellt haben, um – trotz der Beeinträchtigungen – eine gewisse Planungssicherheit zu haben.

Die Verkehrsplanung des Baustellenkonzepts wird nicht planfestgestellt.

Nach dem von der Rechtsprechung des BVerwG entwickelten Grundsatz der Problembewältigung sind in die Planung eines konkreten Vorhabens in umfassender Weise alle planerischen Gesichtspunkte einzubeziehen, die zur möglichst optimalen Verwirklichung der gesetzlich vorgeschriebenen Planungsaufgabe, aber auch zur Bewältigung der von dem Planvorhaben in seiner räumlichen Umgebung erst aufgeworfenen Probleme von Bedeutung sind (BVerwG, Urteil vom 01.11.1974). Es müssen demnach alle wesentlichen Entscheidungen getroffen werden. Die konkrete Bauausführung ist in der Regel nicht Gegenstand der Planfeststellung soweit sie grundsätzlich nach dem Stand der Technik bewältigt werden kann. Anders ist es aber, wenn die Ausführungen in die Abwägung einbezogen werden muss, etwa wegen der Baukosten, der kleinklimatischen Auswirkungen oder der Inanspruchnahme eines Grundstückes (BVerwG, Urteil vom 26.11.1991, Aktenzeichen 7 C16/89). Dies liegt – abgesehen von der Brücke für den nichtmotorisierten Individualverkehrs - im vorliegenden Fall nicht vor. Die streitgegenständliche Verkehrsplanung erfolgt auf öffentlichen Straßen und kann nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nach den Stand der Technik bewältigt werden.

##### 3.2.5.2.5 erneute Anhörung

Mit Fax vom 11. September 2020 wies P 2 darauf hin, für eine Stellungnahme der übersandten Unterlagen eine Fristsetzung im Sinne § 73 Abs. 8 VwVfG M-V notwendig sei.

Durch die Änderung der Verkehrsplanung wurde eine erneute Anhörung im Sinne von § 73 Abs. 8 VwVfG M-V nicht ausgelöst.

Nach § 73 Abs. 3 VwVfG M-V ist Dritten die Änderung von ausgelegten Plänen mitzuteilen und ihnen Gelegenheit zu Stellungnahmen und Einwendungen innerhalb von zwei Wochen zu geben, wenn sie dadurch erstmals oder stärker als bisher berührt werden.

Die Sperrung für die Fahrtrichtung Reiferbahn – Eisenbahnstraße blieb mit der überarbeiteten Verkehrsplanung unverändert (27. KW 2021 bis 12. KW 2023).

In der ursprünglichen Planung war die Sperrung der Gegenrichtung (Eisenbahnstraße – Reiferbahn) von der 39. KW 2021 bis 36. KW 2022 und 1. KW 2023 bis 12. KW 2023 vorgesehen. In der überarbeiteten Planung ist für 2012 1eine Sperrung von der 40. bis 41 KW; im Jahr 2022 von der 10. bis 13. KW, 15. bis 17. KW, 23. bis 24. KW und 27. bis 32. KW sowie im Jahr 2023 von der 9. bis 12. KW vorgesehen.

 Planungsunterlagen NEU

2021 13 KW 1,5 KW

2022 36,5 KW 12 KW

2023 12 KW 3 KW

Für beide Fahrrichtungen haben sich keine neuen Sperrzeiträume ergeben. Für die Fahrtrichtung Eisenbahnstraße – Reiferbahn wurden die Sperrzeiträume wesentlich verringert. Damit liegt weder eine erstmalige noch eine stärke Berührung der Belange von P 2 vor und die Voraussetzungen für eine erneute Anhörung im Sinne von § 73 Abs. 8 VwVfG M-V sind nicht gegeben und der Einwand wird zurückgewiesen.

## 3.3 Gesamtergebnis der Abwägung

Der Ersatzneubau der Brücke über die DB Strecke 6641 in km 65,2+50 im Zuge der Wallstraße in Schwerin nebst Änderung der Betriebsanlagen Bahn und bauzeitliche Fußgängerbrücke wird planfestgestellt, weil die damit verfolgten Ziele die Inkaufnahme der in den Entscheidungsgründen aufgezeigten nachteiligen Wirkungen auf öffentliche und private Belange rechtfertigen. Die Maßnahme ist von allgemeinem regionalem Interesse zur städtebaulichen und wirtschaftlichen Entwicklung der Landeshauptstadt Schwerin. Nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange und der Umweltauswirkungen ist die Maßnahme vertretbar. Verstöße gegen geltendes Recht sind nicht ersichtlich. Unter Gesamtbetrachtung aller entgegenstehenden Interessen überwiegt das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens. Der Planung wird bestätigt.

# 4. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage bei dem

Verwaltungsgericht Schwerin

Wismarsche Straße 323a

19055 Schwerin

erhoben werden (§ 74 Abs. 1 Satz 2 i.V.m. § 70 VwVfG M-V). Für die Erhebung der Klage stehen folgende Möglichkeiten zur Verfügung:

Die Klage kann schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle des oben genannten Verwaltungsgerichts erhoben werden.

Die Klage kann auch durch Zuleitung über das EGVP (Elektronisches Gerichts- und Verwaltungspostfach) erhoben werden. Zu den Einzelheiten des elektronischen Übermittlungsweges und dessen technische Anforderungen wird auf die Seite des Justizministeriums Mecklenburg-Vorpommern sowie auf die Webseite www.egvp.de verwiesen. Eine Kommunikation über E-Mail in Rechtssachen ist nicht zugelassen.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten

Landesamt für Straßenbau und Verkehr

 - Planfeststellungsbehörde -

 An der Jägerbäk 3

 18069 Rostock

und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

# 5. Sofortige Vollziehung

Die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses für den Ersatzneubau der Brücke über die DB Strecke 6641 in km 65,2+50 im Zuge der Wallstraße in Schwerin nebst Änderung der Betriebsanlagen Bahn und bauzeitliche Fußgängerbrücke wird im öffentlichen Interesse angeordnet.

Antrag der Vorhabenträgerin

Mit Schreiben vom 27. Oktober 2020 beantragte der Vorhabenträger die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses. Zur Begründung wird aufgeführt, dass planmäßig mit der technischen Bauausführung im Juli 2021 begonnen werden müsse. Das setze im zeitlichen Planungsverlauf voraus, dass bis zum 20. Januar 2021 die Ausführungsplanung erstellt sei, die statisch-konstruktive Prüfung und die Prüfung der Einhaltung bahnbetriebstechnischer Anforderungen durchführt wurden und die Vergabe der Bauleistungen vorbereitet sei. In ihrer internen Ablaufplanung geht die Vorhabenträgerin davon aus, dass damit spätestens ab 20. Januar 2021 begonnen wird.

Auf die Einhaltung des geplanten Baubeginntermins komme es an, weil für das Vorhaben wesentliche Bauarbeiten nur innerhalb von Bahnsperrpausen ausgeführt werden dürften. Der gesamte Bauablauf basiere deshalb auf den bereits genehmigten Sperrpausen der DB Netz AG. Der erarbeitete Zeitplan beinhalte sehr kurze Zeiträume, in denen im Bahnbereich eine Vielzahl an Bauarbeiten auszuführen seien. Der vorliegenden Bauphasenplanung sei zu entnehmen, dass hierbei keine Änderungsmöglichkeiten bestünden.

Der Ersatzneubau des Brückenbauwerkes sei kurzfristig zu realisieren. Die Schäden des vorhandenen Brückenbauwerkes könnten dazu führen, dass Lastbeschränkungen und Einschränkungen der Fahrbahnbreiten, bis hin zur Vollsperrung, angeordnet werden müssten. Derartige Konsequenzen will die Vorhabenträgerin wegen der hohen Verkehrsbedeutung des Verkehrsweges, dessen Teil das Brückenbauwerk ist, verhindern. Instandsetzungen, auch provisorischer Natur, seien wegen des im Brückenbereichs stark eingeschränkten Lichtraumprofils der Eisenbahn nicht möglich. Im vorliegenden Fall erfülle nur der beabsichtigte Brückenneubau die Bedürfnisse der Kreuzungspartner Straße und Bahn.

Wegen des schlechten Bauwerkszustandes mussten bereits im Jahr 1996 bauliche Maßnahmen zur Betoninstandsetzung an Betonwiderlagern und Stützen der Brücke ausgeführt werden. Schon 2004 wurden jedoch wieder Betonabplatzungen und freiliegende Bewehrungseisen an den Mittelstützen dokumentiert. Bei jeder handnahen Prüfung müssen lose Beton- und Stahlteile vom Bauwerk entfernt werden, um Gefahren für den Bahnverkehr zu reduzieren. Die Prüfintervalle wurden vorsorglich bereits von drei Jahren auf halbjährliche Prüfungen verkürzt.

Die Brücke wurde im Jahr 2004 statisch nachgerechnet und danach in die Brückenklasse SLW 30/30 nach DIN 1072 eingestuft. Für diese Verkehrsbelastungen seien die Stahlträger im Überbau bereits 12 % überlastet. Unbeschädigte Mittelstützen wären für diese Verkehrslasten zu 98 % ausgelastet. Tatsächlich jedoch seien die Mittelstützen, sowie deren Kopfbalken und Pfeiler, bereits stark geschädigt und hätten erhebliche Querschnittsverluste. Die Standsicherheit der Überbaukragarme konnte auf Grund der zu geringen Kragarmbewehrung für abirrende Radlasten nicht nachgewiesen werden. Deshalb wurde die Aufstellung starrer Schutzeinrichtungen auf der Brücke empfohlen, um Fahrzeugverkehr auf den Kragarmen (Gehwegbereiche) zu verhindern.

Wegen der vorhandenen Bauweise könnten in die Überbauplatte keine verstärkenden Bauteile eingebaut werden. Unter die Überbauplatte könnten keine zusätzlichen, stützenden Bauteile eingebaut werden, weil diese ansonsten in das Lichtraumprofil der Eisenbahn hineinragen. Verstärkende Bauteile auf der Plattenoberseite seien auch nicht möglich, weil dies eine erhebliche Anhebung des gesamten Kreuzungsbereiches erfordern würden und zu unlösbaren Konflikten mit der angrenzenden städtischen Bebauung führten.

Aus den genannten Gründen sei die Ertüchtigung bzw. Instandsetzung des Überbaus nicht möglich.

Die Kragarme der Brücke seien sehr schlank und hätten nur wenig Bewehrung, die zudem an der Unterseite bereits zum Teil durchgerostet seien. Eine Instandsetzung sei wegen des Zustandes der Substanz der Kragarme nicht möglich. Infrage kämen allerdings grundsätzlich der Abbruch und die Erneuerung der Kragarme. Dabei müsste die Verankerung der neuen Kragarme in der Überbauplatte erfolgen. Ganz unabhängig davon, dass die Überbauplatte bereits statisch überlastet sei, wäre eine solche Verankerung wegen der Lage von Gasleitungen zwischen den jeweils ersten beiden am Rand liegenden Walzträgern nicht möglich. Insofern wäre in Kauf zu nehmen, dass die Kragarme ersatzlos abgebrochen werden müssten. Damit einher ginge die erhebliche Einschränkung des für den Verkehr (Kfz, Fußgänger, Radfahrer) zur Verfügung stehenden Raums.

Auf die Mittelstützung könne nicht verzichtet werden, weil der Überbau sonst nicht tragfähig sei. Die verschlissene Mittelstützung des Überbaus könne aber wegen der statisch-konstruktiven Erfordernisse fachgerecht in den vorhandenen Abmessungen nicht instandgesetzt werden. Sämtliche zusätzlichen Teile würden in das Lichtraumprofil der Eisenbahn hineinragen. Bei einer vollständigen Erneuerung der Mittelstützung müsste geltendes technisches Regelwerk der Deutschen Bahn eingehalten werden. Die erforderlichen Bauteilquerschnitte wären deutlich größer als im Bestand vorhanden (nach Regelwerk der Deutschen Bahn ist zusätzlich eine Zerschellschicht wegen eines möglichen Zuganpralls an diesen Bauteilen erforderlich) und würden somit ebenfalls unzulässig in das Lichtraumprofil eingreifen.

Auf die Herabstufung der zulässigen Verkehrsbelastungen sowie das Aufstellen von geeigneten Einrichtungen zum Schutz der Kragarme des Überbaus wurde bisher, mit Blick auf den beabsichtigten Neubau der Brücke, verzichtet.

Sofern es aber zu Verzögerungen der geplanten Erneuerung der Straßenbrücke kommen sollte und der geplante Baubeginntermin im Juli 2021 nicht eingehalten werden kann, wären aus oben genannten Gründen folgende Maßnahmen unumgänglich:

▪ Herabstufung der Brückenklasse, zunächst auf Lkw 16/16, um der Überlastung der Überbauplatte entgegenzuwirken

▪ Aufstellen von starren Schutzeinrichtungen zum Schutz der Kragarme vor abirrenden Radlasten vor den Schrammborden und dadurch Einschränkung der Fahrbahnbreite

▪ Verkürzung des Brückenprüfintervalls auf 3 Monate

▪ laufende messtechnische Überwachung der Verformungen der Überbaukragarme (Monitoring)

Diese Maßnahmen wären zum Schutz beider Verkehrswege erforderlich und wären auf den Zeitraum bis zum Abriss und zur Erneuerung des Bauwerkes anzulegen. Es önne aber auch nicht ausgeschlossen werden, dass unerwartet eintretende Änderungen des Zustandes der Brücke weit einschneidendere Maßnahmen, bis hin zur Vollsperrung, erfordern.

Der bauliche Zustand der vorhandenen Brücke gestattet keine zeitlich ungewissen Verschiebungen der Brückenbaumaßnahme in die Zukunft. Die Vorhabenträgerin müsse annehmen, dass bereits die Erhebung einer Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss vor dem Verwaltungsgericht Schwerin eine solche ungewisse Verschiebung verursachen könne, wenn die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses zuvor nicht angeordnet wurde. Denn wann ein neues Zeitfenster für die Durchführung der Brückenbaumaßnahme besteht, lässt sich nicht sicher prognostizieren. Die DB Netz AG hat allerdings bereits in Aussicht gestellt, dass erneute Bahnsperrpausen erst ab dem Jahr 2024 gewährt werden können. Weitere Erschwernisse entstünden durch den ab Dezember 2021 geltenden sogenannten „Deutschlandtakt“ der DB AG. Durch die DB AG ist bereits angekündigt worden, dass bauliche Genehmigungen, die zu Unterbrechungen oder Einschränkungen des Bahnverkehrs führen, ab diesem Zeitpunkt nur in Ausnahmefällen erteilt werden. Der derzeit geplante Bauzeitraum von 22 Monaten wird mit hoher Wahrscheinlichkeit bei einer Verschiebung der Maßnahme wegen des genannten „Deutschlandtaktes“ nicht einzuhalten sein. Darüber hinaus kann es zu einer weiteren Verlängerung der Bauzeit kommen, da sich die jetzt genehmigten Sperrzeiten im Schatten von Baumaßnahmen an der Hauptstrecke Hamburg - Berlin befinden.

Die mögliche zeitliche Verschiebung der Brückenbaumaßnahme in das Jahr 2024 infolge einer Klageerhebung gegen den Planfeststellungsbeschluss wäre wegen des baulichen Zustandes des vorhandenen Brückenbauwerkes für den Vorhabenträger nicht hinnehmbar. Sie ist aber, und das ist die wesentliche Begründung für diesen Antrag, auch im öffentlichen Interesse nicht hinnehmbar. Denn die Auswirkungen der möglichen zeitlichen Verschiebung der Brückenbaumaßnahme träfen vorrangig die Öffentlichkeit.

Die im Fall der zeitlichen Verschiebung zu erwartenden Verkehrseinschränkungen, die auch eine Vollsperrung der Brücke nicht ausschließen, würden einen für die Innenstadt der Landeshauptstadt Schwerin wichtigen Verkehrsweg betreffen.

Die Wallstraße, in deren Verlauf sich das Brückenbauwerk befindet, wird derzeit von ca. 1.100 Fahrzeugen in der nachmittäglichen Spitzenstunde befahren. Sie dient als wichtige Verbindungsstraße zwischen Obotritenring und nördlicher Altstadt und nimmt den überwiegenden Teil des Zu- und Abgangsverkehrs des Schlossparkcenters auf. Durch eine Teil- oder Vollsperrung des Knotenpunktes Wallstraße/Eisenbahnstraße/Reiferbahn, die die Folge von Verkehrseinschränkungen im Bereich des Brückenbauwerks wäre, wäre zudem auch die Nord-Süd-Relation betroffen. Die Reiferbahn wird derzeit von 850 Fahrzeugen, die Eisenbahnstraße von 550 Fahrzeugen in der nachmittäglichen Spitzenstunde befahren. In allen Fällen würde durch Verkehrseinschränkungen im Bereich des Brückenbauwerkes erheblicher Ausweich- und Umleitungsverkehr entstehen. Ihre Auswirkungen werden in dem im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erstellten Verkehrskonzept des Vorhabenträgers beschrieben. Diese Auswirkungen träten im Falle der zeitlichen Verschiebung der Brückenbaumaßnahme und gleichzeitiger Notwendigkeit, wegen des Brückenzustandes Verkehrseinschränkungen im Bereich des Brückenbauwerkes anzuordnen, sowohl unvorbereitet, als auch über einen in seiner zeitlichen Ausdehnung unkalkulierbaren Zeitraum ein. Eine gegenüber der Durchführung der Baumaßnahme so erhebliche Störung des öffentlichen Verkehrs wäre im weit überwiegenden öffentlichen Interesse nicht hinnehmbar. Dadurch entstünden neben den Erschwernissen für den Verkehr auch Schallimmissionen für Anlieger entlang den Umleitungsstrecken. Das Interesse dieser Anlieger, von den durch den Neubau der Brücke vermeidbaren Beeinträchtigungen verschont zu bleiben, ist für den Vorhabenträger maßgebend.

Zudem könne der Vorhabenträger nicht sicherstellen, dass Beeinträchtigungen und Gefährdungen des Bahnbetriebes bis zum Zeitpunkt eines verzögerten Baubeginns nicht eintreten werden. Bereits jetzt werden im Rahmen der handnahen Sonderprüfungen, die halbjährlich durchgeführt werden, lose Teile des Überbaus, der Mittelstützen und ihrer Kopfbalken abgeschlagen. In der jüngeren Vergangenheit gab es keine derartige Prüfung, bei der das nicht erforderlich war. Insofern kann bereits nicht mehr garantiert werden, dass sich keine Teile lösen und in den Bereich der Gleise fallen. Da die Strecke hoch frequentiert ist, können durch das Herausfallen loser Teile nicht kalkulierbare Gefahren entstehen. Bauliche Schutzvorkehrungen, die das Herauslösen von Teilen wirksam verhindern, sind nicht möglich. Insofern ist auch aus diesem Grund die Beseitigung der Gefahr durch den ohne Verzug durchgeführten Neubau der Brücke erforderlich.

Entscheidungsgünde:

Anfechtungsklagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse haben nach § 80 Abs. 1 VwGO aufschiebende Wirkung.

Die aufschiebende Wirkung entfällt gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4, 1. Alternative VwGO in den Fällen, in denen die sofortige Vollziehung im öffentlichen Interesse von der Behörde, die den Verwaltungsakt erlassen hat, besonders angeordnet wird.

Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern ist im Land Mecklenburg-Vorpommern gem. § 45 i.V.m. § 57 Abs. 1 und 6 StrWG M-V sowie der Ersten Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Übertragung von Zuständigkeiten im Bereich der Straßenbauverwaltung vom 22.03.2011 (GVOBl. M-V S. 214) die sachlich und örtlich zuständige Behörde, um den Plan festzustellen.

Damit ist das Landesamt für Straßenbau und Verkehr M-V zuständige Behörde für die An-ordnung der sofortigen Vollziehung und kann von Amtswegen die sofortige Vollziehung an-ordnen.

Das Vollzugsinteresse des öffentlichen Interesses muss dem Aufschubinteresse von möglichen Rechtsbehelfsführern zu überwiegen.

Das öffentliche Interesse der Umsetzung des Vorhabens orientiert sich an den Belangen die Verkehrssicherheit, welche nach § 10 Abs. 1 StrwG M-V eine zwingende Aufgabe der Straßenbaubehörden als Amtspflicht in Ausübung hoheitlicher Tätigkeit darstellt.

Neben der bedarfsgerechten Anbindung der Wohngebiete an die Arbeitsstätten, an Schulen, an öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und Erholungsgebiete mit ihrem Ziel- und Quellverkehr sind die Belange der Verkehrssicherheit prioritär zu betrachten.

Wie unter Pkt. 3.2 festgestellt, besteht eine technische Notwendigkeit, das Vorhaben umzusetzen, um die Belange der Verkehrssicherheit der Brücke, aber auch bahntechnische Interessen zu erfüllen.

Mit gewertet werden muss, dass der aktuelle Bauablaufplan technologisch das Ziel in den Vordergrund gerückt hat, zeitnah das Vorhaben umzusetzen. Bedingt durch die Vorgabe nur innerhalb von Sperrpausen der Bahn das Vorhaben umzusetzen und der Tatsache, dass die nächste Sperrpause frühestens in 3 Jahren möglich ist, ist die Ausnutzung der Sperrpause ab Juli 2021 zwingend erforderlich. Der Bauablauf der Gesamtmaßnahme ist so geplant, dass in der kürzest möglichen Bauzeit ein Projektabschluss erreichbar ist.

Ein Baustopp hätte zur Folge, dass langfristige Sperrungen des Individualverkehrs der Brücke nicht nur zu befürchten, sondern zu erwarten sind.

Demgegenüber konträr steht das Interesse mögliche Rechtsbehelfsführer durch den Ersatzneubau der Brücke vor Abschluss des Verfahrens nicht vor vollendete Tatsachen gestellt zu werden, bevor die Rechtsmäßigkeit der Entscheidung geprüft wurde.

Dazu ist auf der Tatbestandebene die Entscheidung zu prüfen, da die Verwaltung nicht Sachverwalter partikularer Eigeninteressen ist, sondern dem Allgemeinwohl verpflichtet ist.

Demnach ist das Aufschubinteresse der Allgemeinheit Bestandteil des öffentlichen Interesses im Sinne von nach § 80 Abs. 2 Nr. 4, 1. Alternative VwGO.

Es entspricht dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit sowie dem durch § 80 Abs. 1 VwGO in der Form eines Regel-Ausnahme-Verhältnisses ausgestalteten Anspruch des Betroffenen aus Art. 19 Abs. 4 GG auf effektiven Rechtsschutz, dass sich das öffentliche Interesse an der umgehenden Vollziehung des Verwaltungsakts nur durchsetzen kann, wenn es hinreichend gewichtig ist, um diesen auf eine vorläufige Abwehr der Belastung zielenden Rechtsschutzanspruch des Betroffenen zurücktreten zu lassen. Der Stellenwert des Rechtsschutzanspruchs des Betroffenen im Rahmen der von der Verwaltung vor Erlass einer Vollziehungsanordnung vorzunehmenden Abwägung hängt von den Konsequenzen der ihm auferlegten Belastung ab. Je schwerwiegender sie sind und je mehr die Maßnahme der Behörde Unabänderliches bewirkt, umso größer ist das Gewicht des Rechtsschutzanspruchs des Bürgers. Hätte die sofortige Vollziehung des Verwaltungsakts für den Betroffenen schwere und nicht rückgängig zu machende Folgen, muss das öffentliche Interesse an der sofortigen Vollziehung von besonderem Gewicht sein (Fehling/Kastner/Störmer, Verwaltungsrecht, 4. Auflage 2016, zu § 80 VwGO, RdNr. 95).

Das Vorhaben wird im öffentlichen Raum umgesetzt ohne dauerhafte Inanspruchnahme von privatem Grund, bestehende Zufahrten bleiben erhalten. Während der Bauphase werden Grundstücksflächen im kleineren Umfang vorübergehend beansprucht.

Im Verfahren wurde des Weiteren vorgetragen, dass während der Bauphase die Erreichbarkeit von Grundstücken eingeschränkt ist und des dadurch zu Betroffenheiten kommen könnte.

Das Anliegerrecht ergibt sich aus dem Gemeingebrauch an der Straße. Der Anlieger ist auf ihn besonders angewiesen und übt einen gesteigerten Gemeingebrauch aus, der sich vom schlichten Gemeingebrauch darin unterscheidet, dass er dem Schutz des Art. 14 Abs. 1 GG untersteht. In den Kern des Anlieger-Gemeingebrauchs ist eingeschlossen, dass eine Verbindung des Anliegergrundstückes zu dem davorliegenden Straßenteil und die Anbindung des Anliegergrundstückes an das allgemeine Verkehrsnetz in ausreichender Weise erhalten bleibt (BVerwG, Urteil vom 08.10.1976, BVerwG, Beschluss vom 11.05.1999). Jedoch ist nur der Fortbestand der Verbindung mit Anschluss an das allgemeine Straßennetz geschützt. Die Ausgestaltung des Anschlusses ist der Änderung oder Wandlung nicht entzogen. Der Straßenanlieger teilt das Schicksal der Straße, das von dem Verkehr auf dieser Straße abhängt, der wiederum einem ständigen Wandel unterworfen ist. Anlieger müssen Veränderungen der Straße, die den bisherigen Gemeingebrauch – insbesondere für temporäre Einschränkungen aus Straßenbaumaßnahmen, die den „gewohnten“ Gemeingebrauch wiederherstellen – hinsichtlich seines Umfanges einschränken, hinnehmen, wenn die Straße den weitergehenden Bedürfnissen des Verkehrs angepasst wird (BVerwG a.a.O.). Eine solches Anpassen der Straße an die wachsenden oder sich wandelnden Verkehrsbedürfnisse ist auch gegeben, wenn eine Brücke Ersatzneu gebaut wird, um den neueren technischen Anforderungen gerecht zu werden. Der Kern des Anlieger-Gemeingebrauchs bleibt in diesem Verfahren unberührt, da nicht geplant ist, die Verbindung zu Grundstücken dauerhaft zu trennen.

In der Gesamtbetrachtung überwiegt das öffentliche Interesse an der Umsetzung des Vorhabens derart, dass das Aufschubsinteresse von Rechtsbehelfsführer zurücktreten muss.

Die staatliche Aufgabe öffentliche Straßen und Bahnanlagen so zu unterhalten bzw. zu errichten, dass die Verkehrssicherungspflicht erhalten bleibt bzw. wiederhergestellt wird sowie die verkehrlichen und verkehrssicherheitsrelevanten Auswirkungen eines Baustopps wiegen derart schwer, dass diese es rechtfertigen, eine sofortige Vollziehung anzuordnen.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die Anordnung der sofortigen Vollziehung kann gemäß § 80 Abs. 5 VwGO beim Ver-waltungsgericht Schwerin Wismarsche Str. 323A in 19055 Schwerin ein Antrag auf Wieder-herstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage gestellt werden.

# 6. Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Planes

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses wird dem Vorhabenträger und denjenigen, die eine Einwendung erhoben haben, zugestellt. Außerdem wird eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit den unter Punkt 1.3 genannten Planunterlagen in der Landeshauptstadt Schwerin zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern

- Planfeststellungsbehörde -

Im Auftrag

Christian Jürgens