

**Ergebnisprotokoll
der 34. Sitzung der staatlichen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft vom 06.12.2018**

Beginn: 15:00 Uhr

Ende: 16:15 Uhr

Anwesende: I Deputation

1. vom Senat

Herr Senator Dr. Lohse
Herr Staatsrat Deutschendorf

2. von der Bürgerschaft

SPD-Fraktion

Herr Hamann
Frau Sprehe
in Vertretung für Herrn Crueger
Frau Schiemann
Herr Pohlmann

CDU-Fraktion

Frau Neumeyer
Herr Strohmann
in Vertretung für Herrn Imhoff
Herr Schwarz

**Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Herr Saffe
Frau Dr. Schaefer

Die Linke

Herr Janßen

FDP-Fraktion

Herr Buchholz
in Vertretung für Herrn Schomaker

II Verwaltung

Frau Prof. Dr. Reuther
Herr Dr. Kumpfer
Frau Rüpke
Frau Kamp
Herr Polzin
Herr Viering
Frau Gerken
Herr Bürger
Herr Dr. Lampe
Herr Koldehofe
Frau Haubold
Herr Klugkist
Frau Haats
Frau Kahrs-Mink
Herr Dr. Viebrock-Heinken
Herr Richts
Herr Hamburger
Frau Cordes
Frau Zimmermann
Frau Pieper
Herr Sauer
Herr Donaubauer

Der Senator für Umwelt, Bau und
Verkehr

Amt für Straßen und Verkehr

Bauamt Bremen Nord

III Gäste

Herr Beatt	Kenow GmbH
Herr Körner	Kenow GmbH
Herr Broll-Bickhardt	hanseWasser
Herr Dr. Teutsch	Gewerbeaufsichtsamt
Herr Busch	BSAG

IV Gastdeputierte

Frau Sprehe	SPD-Fraktion
Herr Saxe	Fraktion B'90/ Die Grünen
Herr Bücking	Fraktion B'90/Die Grünen
Herr Scharf	CDU-Fraktion
Frau Bernhard	Fraktion DIE LINKE

Herr Pohlmann begrüßt die Mitglieder und Gäste der 34. Sitzung der staatlichen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft.

TOP 1	Genehmigung der Tagesordnung	
--------------	-------------------------------------	--

Beschluss:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft stimmt der vorgelegten Tagesordnung zu.

TOP 2	Genehmigung von Protokollen Protokoll der 33. Sitzung vom 01.11.2018	
--------------	--------------------------------------------------------------------------------	--

Beschluss:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft stimmt dem vorgelegten Protokoll zu.

Einstimmig

TOP 3	Liste der abzuarbeitenden Aufträge aus den Sitzungen der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft sowie der Bremischen Bürgerschaft -02-	L/S
--------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

Herr Saffe mahnt, die angekündigten Termine auch einzuhalten.

Beschluss:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft stimmt der vorgelegten Liste der abzuarbeitenden Aufträge aus den Sitzungen der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie sowie der Bremischen Bürgerschaft zu.

TOP 4	Neufassung der Richtlinien zum Ankauf und zur Vermarktung von Grundstücken des Landes und der Stadtgemeinde Bremen -1-	Vorlage 19/544
--------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------

Herr Bücking führt aus, diese Richtlinie als Zwischenschritt interpretiert werde. Es werde gesehen, dass eine Öffnung in Bereichen erfolgt, in denen dieser Wandel bislang schwierig gewesen sei. Insgesamt sei aber über einige Punkte weiter zu reden. In zukünftigen Richtlinien sollte insbesondere das Thema Konzeptausschreibung weitergehend geregelt werden.

Herr Hamann fragt nach dem Ergebnis der Anhörung des Rechnungshofs und bittet um den Erhalt der entsprechenden schriftlichen Unterlage. Er führt aus, dass in Zukunft mehr mit Erbbaurechtvergaben gearbeitet werden sollte und fragt nach, wie das Ressort dazu stehe.

Frau Bernhard begrüßt grundsätzlich das Vorankommen. Sie führt jedoch aus, dass die Schritte noch nicht weit genug gingen. Im Vergleich mit der alten Richtlinie sei klar, dass die Wertermittlung nach wie vor im Vordergrund stehe. Sie findet es außerdem bedenklich, dass das Verfahren bei Gewerbeimmobilien über die Direktvergabe laufe, weil der Verkauf von Gewerbeimmobilien defizitär sei.

Herr Senator Dr. Lohse betont, dass in Bezug auf die Öffnung des Erbbaurechts ein Paradigmenwechsel erfolgt sei. Für die Verwaltung bedeute dies mehr Rechtssicherheit bei der

Umsetzung von politischen Beschlüssen. Vor einer Vermarktung von Grundstücken werde nun auch geprüft, ob die Vergabe im Erbbaurecht oder als Anhandgabe sinnvoll und möglich sei. Dies erleichtere auch die Förderung von Genossenschaften oder Baugruppen, was aufgrund der bisherigen Regeln erschwert war.

Beschluss:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) nimmt die Richtlinien zur Kenntnis.

TOP 5	Produktgruppencontrolling (Produktplan 68 –Umwelt, Bau, und Verkehr–) mit Stand September 2018 -12-	Vorlage 19/540	L/S
--------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------	-----

Beschluss:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) nimmt den Bericht über das Produktgruppencontrolling zur Kenntnis.

TOP 6	Zwischen-/Ergebnisse der in 2018 fälligen Erfolgskontrollen -12-	Vorlage 19/536	L/S
--------------	----------------------------------------------------------------------------	-------------------	-----

Beschluss:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) nimmt die Erfolgskontrollen und Projektberichte zur Kenntnis und stimmt der Weiterleitung zum Haushalts- und Finanzausschuss zu.

Einstimmig

TOP 7	Dürre 2018 – ein außergewöhnliches Naturereignis Hilfsmaßnahmen für die landwirtschaftlichen Betriebe im Land Bremen -35-	Vorlage 19/538	
--------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------	--

Herr Saffe begrüßt, dass ein paar bemerkenswerte Hilfsmaßnahmen angeboten werden. Landwirte, die ökologisch wirtschaften dürften auf ökologischen Vorrangflächen Futtermittel anbauen und auch konventionelles Futter kaufen. Das sei eine große Hilfe für die Landwirte. Er fragt, wie viele Landwirte eine Entschädigung bekommen haben.

Herr Senator Dr. Lohse erklärt, dass Schadenserfassung noch nicht abgeschlossen sei und die Antragsfrist noch laufe.

Beschluss:

- 1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) nimmt die in der Senatsvorlage dargestellten Hilfsmaßnahmen zur Unterstützung der landwirtschaftlichen Betriebe im Lande Bremen zur Kenntnis.*
- 2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) stimmt der dargestellten Finanzierung zu.*

Einstimmig

TOP 8	Änderungsgesetz zum Bremischen Wassergesetz zur Übertragung von Ausbaupflichten für Hochwasserschutzanlagen am linken Weserufer -34-	Vorlage 19/543	
--------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------	--

Herr Strohmann bittet um Erläuterung zu den zusätzlichen 3,5 Stellen.

Herr Senator Dr. Lohse erklärt, dass die geplanten Baumaßnahmen für den Hochwasserschutz im Rahmen der Umsetzung des Generalplans Küstenschutz eine ganz andere Komplexität hätten, als alles, was in den vergangenen Jahren zu leisten gewesen sei. Es ginge nicht mehr darum, Gründeiche außerhalb des Stadtkerns zu erhöhen, wie es in der Vergangenheit der Fall gewesen sei. Der Umfang der zu bewältigen Aufgaben, insbesondere hinsichtlich der Planung und des Baus der Stadtstrecke, könne nicht durch den von ehrenamtlichen Strukturen getragenen Verein bewältigt werden. Der Deichverband Links der Weser habe erklärt, dass das Projekt in seinem Gesamtvolumen die Zuständigkeit des Deichverband Links der Weser überschreite. Daher werde dieses Hochwasserschutzprojekt ins Ressort zurückgeholt. Diese zusätzliche Aufgabe erfordere erheblichen Steuerungsaufwand, daraus ergebe sich der Personalbedarf. Die Stellen, um die es hier gehe, seien zum Teil auch aus dem Generalplan Küstenschutz finanziert.

Herr Koldehofe führt aus, dass zur Leitung der Stabsstelle eine Stelle im höheren Dienst vorgesehen sei, 1,5 Stellen für Ingenieure im gehobenen Dienst und eine Technikerstelle. Diese Stellen würden etwa zur Hälfte über den Generalplan Küstenschutz finanziert.

Beschluss:

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) nimmt die Aufgabenübertragung der Projektträgerschaft für den Deichabschnitt Stadtstrecke auf den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr zur Kenntnis.
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) stimmt dem anliegenden Gesetzesentwurf zur Änderung des BremWG zu.
3. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft stimmt der Refinanzierung von Stellen aus Landesmitteln des Küstenschutzes bis Ende 2019 zu und bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die Vorlage über die Senatorin für Finanzen an den Haushalts- und Finanzausschuss zur Beschlussfassung zuzuleiten.
4. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft bittet um erneute Berichterstattung zum Ausbau der Stadtstrecke.

Einstimmig

TOP 9	Reform der Auftragsverwaltung für Bundesfernstraßen und Auswirkungen auf das Land Bremen -5-	Vorlage 19/541
-------	-------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------

Herr Senator Dr. Lohse erläutert die Vorlage. Bisher oblag die Unterhaltung und Pflege der Bundesfernstraßen der Auftragsverwaltung durch die Länder. In Bremen gebe es wenige Kilometer verbleibender Bundesstraßen. Dafür einen eigenen Apparat für die Verwaltung vorzuhalten, lohne sich nicht. Auch die Stadtstaaten Hamburg und Berlin hätten sich so entschieden. Weiterhin habe sich die Frage gestellt, ob das Ressort weiter als Anhörungs- und Feststellungsbehörde tätig sein oder auch diese Aufgabe abgeben wolle. Es gebe in der Stadt die Diskussion, wie sich die Rechtsposition Bremens dadurch möglicherweise verändere, insbesondere bei dem zukünftigen Streckenverlauf der B6n. In der Vergangenheit habe es bei der Anmeldung für den Bundesverkehrswegeplan immer die Schwierigkeit der geteilten Loyalitäten gegeben, da die Verwaltung sowohl an die politischen Beschlüsse Bremens, als auch als Auftragsverwaltung dem Bund gegenüber gebunden sei. Daher habe es bei der Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan zwei Meldungen gegeben. Zum einen die, die der Bund der Auftragsverwaltung abverlangt hat und zum anderen die, die auf einem politischen Beschluss Bremens basiere. Künftig werde die Rolle der Bremer Politik in diesen Verfahren

klarer. Es sei, in Anbetracht künftiger Verfahren, konsequenter die Bundesstraßen und auch die Planfeststellungsbehörde abzugeben. An der kommunalen Planungshoheit, insbesondere bei der Bauleitplanung, werde sich nichts ändern. Hierüber könne Bremen auch weiter Einfluss nehmen.

Herr Janßen bedauert, dass die Deputation darüber nicht beschließen wird, sondern nur zur Kenntnis nimmt. An dieser Stelle werde bereits ein politischer Wille ausgedrückt, der eine langfristige Wirkung haben werde. Er führt diverse Fragen zur Vorlage aus. Auf Seite vier der Vorlage seien erhöhte Planungskosten angegeben, mit der Begründung, dass eine Übernahme der Aufgaben durch den Bund teurer wäre. Als Grundlage für die Mehrkosten wird die Tunnelvariante aufgeführt, obwohl diese im Moment nicht geplant sei. Auf Seite fünf stehe, dass derzeit die Tunnelvariante im vordringlichen Bedarf zu finden sei. Im Bundesverkehrswegeplan stehe die Tunnelvariante jedoch nicht im vordringlichen Bedarf. Im Bundestag habe es neue Befassungen mit der Zuständigkeitsverteilung gegeben. Darin werde nicht nur die Frage der Übertragung von Bundesstraßen, sondern auch von Autobahnen, an den Bund diskutiert. Auch hier sollen die Länder selbst mehr Befugnisse erhalten. Es werde in Zukunft neue Debatten geben und auch neue Beschlüsse. In der Vorlage werde unter C festgestellt, dass es zur Übertragung der Aufgaben für die Bundesautobahnen keine gesetzliche Alternative gebe. Dies habe wahrscheinlich zum Stand der Erstellung dieser Vorlage gestimmt, werde sich aber ändern. Herr Janßen fragt, wie das dann prozessiert werde. Er führt aus, dass er Schwierigkeiten mit der Übertragung der Bundesstraßen auf den Bund habe. Der Senat sei dann Träger öffentlicher Belange und habe viel weniger formale Gestaltungsmöglichkeiten. Entsprechend habe dann die Bürgerschaft, die Deputation, viel weniger Möglichkeiten, auf derartige Verfahren Einfluss zu nehmen. Bürgerbeteiligung würde mit dem BMVI deutlich erschwert werden. Es werde eine langfristige Verpflichtung eingegangen, die ein grundlegendes Schwinden von kommunalem Spielraum beinhalte. Er erklärt, dass er die Unterteilung in den Zuständigkeiten sehe und unterstützt die Aussage, dass man durch die Auflösung der Doppelrolle in Zukunft vehementer auftreten könne. Er bezweifelt jedoch, dass auch eine vehementere Durchsetzung möglich sei. Als Träger öffentlicher Belange gebe es nicht die gleichen Möglichkeiten, die es als Planungsbehörde gebe, auch wenn sie im Auftrag des Bundes arbeite.

Herr Saxe führt aus, dass das entscheidende Instrument, um eine Planung zu verhindern, die man nicht haben möchte, die Bauleitplanung und die Flächennutzungsplanung sei. Auch als Auftragsverwaltung des Bundes könne das Land eine Planung nicht verhindern. Es sei auch nicht möglich, die B6n zu behalten und alle anderen Bundesstraßen abzugeben. Auch wenn er selbst glaube, dass die B6N nie kommen werde und damit auch der Tunnel nicht, würde es sehr teuer werden, wenn das Land die Planungsaufgaben behalten würde.

Herr Strohmann entgegnet, dass die Kommune durchaus Entscheidungsspielraum und Einflussmöglichkeiten habe. In Niedersachsen habe die Landesverwaltung die B212 n geplant, die wegen eines Streits zwischen Delmenhorst und Ganderkesee immer noch nicht gebaut sei. Dieses Beispiel mache den starken Einfluss der Kommunen deutlich. Auch als Träger öffentlicher Belange gebe es weiterhin die Möglichkeit, runde Tische oder dergleichen zu machen. Das sei sinnvoll und vernünftig. Das Geld könne dann sinnvoller in die Infrastruktur angelegt werden.

Frau Sprehe betont, dass das wichtigste Instrument bei der Schaffung neuer Straßen die Flächennutzungsplanung sei und dieses Mittel bleibe Bremen auch weiterhin erhalten. Der Bund könne nur im Zusammenschluss mit der Kommune bzw. dem Land handeln. Und auch der Bund könne eine vernünftige Bürgerbeteiligung durchführen. Die Planungskosten seien derzeit unterfinanziert und damit ein Zuschussgeschäft für das Land Bremen. Andererseits ergäben sich auch Vorteile für das Land durch die Priorisierung der Bundesaufgaben. Die Hoheit im Bereich der Bauleitplanung und der Flächennutzungsplanung bleibe weiterhin bei Bremen und deswegen könne Bremen auch bestimmen, wo eine B6n entlanglaufe und das sei ganz klar unterirdisch.

Herr Staatsrat Deutschendorf bekräftigt die hohe Bindungswirkung der Bauleitplanung. Er führt aus, dass die Kommune ihre Planungshoheit voll erfüllen könne. Darüber hinaus könne die

Stadtgemeinde künftig auch gegenüber demjenigen der hier bauen wolle, in Zukunft der Bund, tätig werden. Wenn Kommunen mit dem Bund um eine Linienführung diskutierten, dann seien das intensivste Diskussionsprozesse mit einem hohen Maß an Öffentlichkeitsbeteiligung. Dabei könne die Kommune sich in einer ganz klaren Rolle einbringen. Es gebe im Flächennutzungsplan eine ganz eindeutige Linie für die B6n, die genauso führe, wie es die Stadtbürgerschaft gewünscht und entschieden habe. Finanzielle Handlungsspielräume könnten sich aus der Verlagerung der Aufgaben ergeben und diese könnten dann beispielsweise bei Maßnahmen, wo die Kommune sich eine optimierte Variante wünsche, eingesetzt werden; zum Beispiel für die Tunnellösung.

Beschluss:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) nimmt den in der Senatsvorlage dargelegten Sachstand der Reform der Auftragsverwaltung für Bundesfernstraßen und deren Auswirkungen auf das Land Bremen zu Kenntnis.

TOP 10	Berichte der Verwaltung	
TOP a)	Genehmigungen von Großraum- und Schwerlasttransporten -ASV-	BdV schriftlich

Herr Senator Dr. Lohse erklärt, dass Bremen im Ländervergleich sehr gut dastehe und von den verschiedenen Akteuren eine hohe Zufriedenheit vermittelt bekomme.

Herr Bücking fragt, warum die Zahlen auf dem Niveau von 2016 seien und ob sich daraus eine Gefahr für die, aus den Gebühren refinanzierten Stellen, ergebe.

Frau Pieper erklärt, dass dieser Umstand durch wirtschaftliche Effekte bedingt sei. Gebühren, würden nur für die Anträge selbst erhoben, nicht für die Anhörungen.

Herr Strohmann fragt nach dem Diskussionsstand in Bezug auf Möglichkeiten der Standardisierung, gerade bei Anhörungen.

Frau Pieper erklärt, dass das VEMAGS-System permanent verbessert werde. Das Modul für die Brücken werde derzeit vereinheitlicht, sodass es schneller abgerufen werden könne.

Beschluss:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

TOP b)	Zukunft der Fernwärme -2-	BdV schriftlich
---------------	-------------------------------------	--------------------

Herr Janßen spricht sich dafür aus, zeitnah in die Diskussion einzusteigen, wenn weitere Pläne hinsichtlich der Trassenfrage zum Anschluss der Vahr an die Fernwärmeversorgung über das MHKW vorliegen. Es seien hitzige Diskussionen zu erwarten.

Frau Dr. Schaefer weist darauf hin, dass bei allen Varianten und kritischen Betrachtungen, der Fernwärmeausbau auch eine Voraussetzung dafür sei, dass sich Bremen von der Kohlekraft verabschieden könne. Insofern sei es wichtig, dass der Fernwärmeausbau vorangehe. Ein wichtiges Thema sei auch die Sektorenkopplung. Es werde insofern begrüßt, dass die swb auf Fernwärme setze, aber bei der Trasse werde eine angenehmere und umweltfreundlichere Variante gewünscht.

Herr Janßen befürwortet die Entwicklung hin zu Fernwärme aus der Müllverbrennung, statt aus Kohlekraft. Langfristig sei jedoch zu klären, wie in Zukunft mit der Frage Müllverbrennung umgegangen werde. Ökologisch betrachtet sei eine stoffliche Verwertung einer Verbrennung

vorzuziehen. Diese Lösung sei zwar eine Verbesserung der aktuellen Situation, führe aber zu einer langfristigen Abhängigkeit eines hohen Aufkommens an Müllverbrennung.

Frau Dr. Schaefer stellt fest, dass das Kreislaufwirtschaftsgesetz so aufgebaut sei, dass an oberster Stelle die Vermeidung stehe. Dann komme die Wiederverwertung, Recycling und ganz unten erst die thermische Verwertung. Aber so lange Müll produziert werde, müsse man damit umgehen. Und dann sei die thermische Verwertung die ökologischere gegenüber einer Deponierung. Grundsätzlich müsste man die Verpackungsverordnung überarbeiten, um die Müllmenge zu reduzieren. Die Fernwärme werde jetzt aus der Müllverbrennungsanlage oder dem Mittelkalorikwerk gespeist. Aber auch die Industrie prüfe Möglichkeiten um die Abwärme ihrer Prozesse noch besser zu nutzen. Solange Wärme anfalle, sei es sinnvoll, diese auch für die Haushalte zu nutzen.

Beschluss:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

TOP c)	Zukunft des Klärschlammes -2-	BdV mündlich
---------------	-----------------------------------------	-----------------

Die Präsentation der Kenow GmbH wird dem Protokoll angefügt.

Beschluss:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

TOP d)	Vollzug der Energieeinsparverordnung (EnEV) und des Erneuerbare-Energien-Wärmegesetzes (EEWärmeG) in Bremen -21-	BdV schriftlich
---------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------

Beschluss:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

TOP e)	Aaltaxi Weser -3-	BdV schriftlich
---------------	-----------------------------	--------------------

Herr Schwarz bedauert, dass es keine Befürwortung von der Behörde gibt. Das Aussprechen eines Fangverbots für Aale werde seit Jahren diskutiert. Andere Länder seien für dieses Problem verantwortlich. Man müsse eine Beteiligung als Stadt unter Artenschutzgesichtspunkten betrachten. Aale seien vielleicht in zehn, fünfzehn Jahren ausgestorben.

Beschluss:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Nachtrag f)	Notwendige Verkehrsbeschränkungen auf der Lesumbrücke im Zuge der A27 -ASV-	BdV schriftlich
--------------------	---------------------------------------------------------------------------------------	--------------------

Herr Senator Dr. Lohse erklärt, dass Brückenbauwerke wesentlich stärker beansprucht würden, als man das bei der Konstruktion und statischen Berechnung dieser Bauwerke angenommen habe. In den fünfziger Jahren habe das zulässige Gesamtgewicht von LKW bei

22,5 T gelegen. Inzwischen liege das Regelgewicht bei 40 T, dazu kämen noch die Schwerlasttransporte. Derzeit gebe es statische Nachberechnungen der Brücken. Aktuell sei die Nachrechnung für ungefähr die Hälfte der Brücken erfolgt. Bei der A 27 habe sich das hier dargestellte Ergebnis herausgestellt. Aufgrund der statischen Nachberechnung wurde eine Stahlprobe entnommen und untersucht. Es sei noch unklar, ob der Teilstrang dauerhaft aus dem Verkehr genommen werden müsse oder eine Freigabe ausschließlich für den PKW-Verkehr in Betracht käme. Dabei werde auch Rücksicht auf den täglichen Berufsverkehr genommen.

Herr Buchholz erinnert an den beidseitigen Ausbau der A 27 auf dreispurigen Verkehr. Er möchte wissen, ob zu diesem Zeitpunkt wenigstens eine grobe Überprüfung der Standfestigkeit und der Belastbarkeit dieses Bauwerks erfolgt sei und wenn ja, mit welchem Ergebnis. Es habe Ende der neunziger Jahre durchaus die Möglichkeit gegeben, künftige Belastungen, Tragfähigkeit und entsprechende Haltbarkeit vorausschauend zu berechnen. Er bittet dringend um die Vorlage dieses Zahlenmaterials.

Frau Sprehe führt aus, dass es sich zwar um eine Einschränkung der Lebensader nach Bremen Nord und Bremerhaven handle, aber die Sicherheit vorgehe. Das Ergebnis der Materialprüfungen mache sofortiges Handeln notwendig. Die Brücke bestehe aus zwei unterschiedlichen Stahlarten. Es sei eine gute Möglichkeit, wenn zumindest der PKW Verkehr darüber abgewickelt werden könne. Aufgrund vergangener Erfahrungen sei man sich der Staugefahr durch die Reduzierung der Spuren bewusst. Sie erklärt, dass viele Pendler auf Züge ausweichen und spricht sich dafür aus zu prüfen, ob die Taktzeiten des RS 1 verstärkt werden könnten.

Herr Saxe erklärt, dass es sich um ein bundesweites Problem handle. Auf vielen Brücken und Eisenbahnbrücken gäbe es Einschränkungen. Das Problem sei allen Fraktionen bekannt und der Senator habe das in den Haushaltsberatungen immer wieder betont. Der Verkehrsbereich brauche mehr Geld, sonst werde man das nicht mehr hinkriegen.

Herr Schwarz befürwortet die Sperrung zu Gunsten der Sicherheit. Er bittet darum, die Berechnung der Erweiterung der A 27 auf 6 Spuren und das Ergebnis der letzten Sichtprüfung zur Verfügung zu stellen.

Es handle sich um ein langfristiges Problem, daher fragt er nach den Notfallplänen, z.B. bei einem massiven Einsatz von Feuerwehr und Polizei nach Bremen Nord. Er fragt weiter, ob die Ampelschaltung so optimiert werden könne, dass der Verkehr besser fließen könne. Ein ähnliches Vorgehen habe sich bei Sperrungen im Rahmen von Baumaßnahmen am Fly Over bewährt. Man solle über eine derartige Lösung in dem Bereich der Hafenanrandstraße und der Hauptstraße quer durch Gröpelingen nachdenken.

Herr Janßen erklärt, dass dieses Problem auch andere Bundesländer betreffe. In Hessen seien ca. 20% der Brücken, in Bayern 15% und in Baden-Württemberg auch 16% der Brücken in einem schlechten Zustand gemäß der Nachprüfungen. Es gäbe deutschlandweit einen massiven Investitionsstau bei den Brücken. Das liege auch daran, dass sich der Bund sehr zurückgezogen habe. Er äußert Zweifel daran, ob die neu zu gründende Infrastrukturgesellschaft dies auffangen könne.

Ein Teil des Problems liege an dem zunehmenden Transportverkehr auf den Straßen. Langfristig sei eine Verlagerung auf die Schienen eine potentielle Lösung, um die Bauwerke in die Lage zu versetzen, den Beanspruchungen Stand zu halten. Es müssten Lösungen gefunden werden, um den Transport auf dem nur noch einseitig befahrbaren Brückenteil in Richtung Cuxhaven zu ermöglichen. Zudem müsse man sich damit auseinandersetzen, wo die investiven Mittel herkommen könnten. In Zukunft müsse man frühzeitiges Handeln ermöglichen, weil Nachbessern teurer sei, als rechtzeitig in Stand setzen.

Es handle sich bei dieser Situation um eine Generationenaufgabe. Zum einen müssten viele Brücken aufgrund ihres Alters neu hergestellt werden. Zum anderen werde es viele Jahre in Anspruch nehmen, diese Aufgabe umzusetzen. In Bremen seien bereits einige Brücken neu gebaut und weitere in Planung. Es könnten bei der Nachrechnung jedoch Zustände auftauchen, die zu sofortigem Handeln zwingen. Trotz der Einschränkungen sei er jedoch froh, dass auf der Fahrtrichtung Bremerhaven/Cuxhaven zwei Spuren in beide Richtungen

untergebracht werden konnten. Es sei trotzdem wichtig den Einfluss auf Alternativrouten und erforderliche verkehrslenkende Maßnahmen im Blick zu haben. Eine potentielle Verstärkung des ÖPNV sei ein guter Ansatz. Man werde potentielle Möglichkeiten prüfen.

Frau Pieper führt aus, dass man die Optimierung von Parallelwegen und Ampelschaltungen bereits prüfe.

Herr Sauer erklärt, dass es schon immer zwei Fahrspuren in Richtung Bremerhaven Cuxhaven und in Richtung Walsrode gegeben habe. Hinzu käme ein Seitenstreifen je Fahrtrichtung. Bei der damaligen Berechnung der Bauwerke seien die Seitenstreifen als Fahrbahn gerechnet worden. Daher sei die Freigabe der Seitenstreifen als Fahrbahn der Autobahn für die Brücke gar kein Problem gewesen. Anlassbezogene Nachrechnungen hätten ergeben, dass es bis zu einer gewissen Größenordnung passe, je zwei Fahrspuren in jede Richtung auf einem Bauteil zuzulassen. Einschränkungen gäbe es in Abhängigkeit der Achsgrößen und dem Gewicht beim Großraum- und Schwerlastverkehr.

Die meisten Autobahnbrücken bestünden aus zwei in der Mitte getrennten, voneinander unabhängigen Bauteilen. Das bedeute, dass ein maroder Bauteil abgerissen und der Verkehr auf den anderen Teil übergelegt werden könne. Das sei unschädlich für den Teil des Bauwerks, auf dem der Verkehr jetzt laufe. Man könne die entsprechenden Sichtprüfungen zur Verfügung stellen. Das Bauwerk sei Anfang 2004 neu beschichtet worden. Es habe vom äußeren Anschein her relativ gut ausgesehen. Dieses Bauwerk war in dem Standardbewertungssystem von 1 bis 4 mit 2,5 oder 2,9 eingestuft gewesen. Es sei bei der Prüfung nichts übersehen worden und auch jetzt seien die Mängel nur zu sehen, wenn man mit hochtechnischen Geräten arbeite, die ein Ausweichen der Hauptträger anzeigen.

Beschluss:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

TOP 11	Verschiedenes	
---------------	----------------------	--

Berichtswünsche zu einer der nächsten Sitzungen:

Ausfälle der NWB in Richtung Bremen Nord, vertragliche Konsequenzen	Schriftlicher Berichtswunsch von Herrn Janßen	Geplant am
----------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------	-------------------

Herr Pohlmann schließt die 34. Sitzung der staatlichen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft und dankt den Anwesenden für ihre Teilnahme.

Vorsitzender

Protokoll

KENOW

KLÄRSCHLAMMENTSORGUNG
NORDWESTDEUTSCHLAND

PROJEKTVORSTELLUNG

Berend Beatt, Geschäftsführer KENOW
Andreas Körner, Geschäftsführer KENOW

06.12.2018

KENOW GmbH & Co. KG · Birkenfelsstraße 5 · 28217 Bremen



PROJEKTVORSTELLUNG KENOW

- Was ist Klärschlamm
- Warum Klärschlamm verbrennen?
- Für was steht KENOW?
- Die Anteilseigner
- Rückblick und aktueller Stand
- Die Anlagenkonzeption
- Die weiteren Schritte

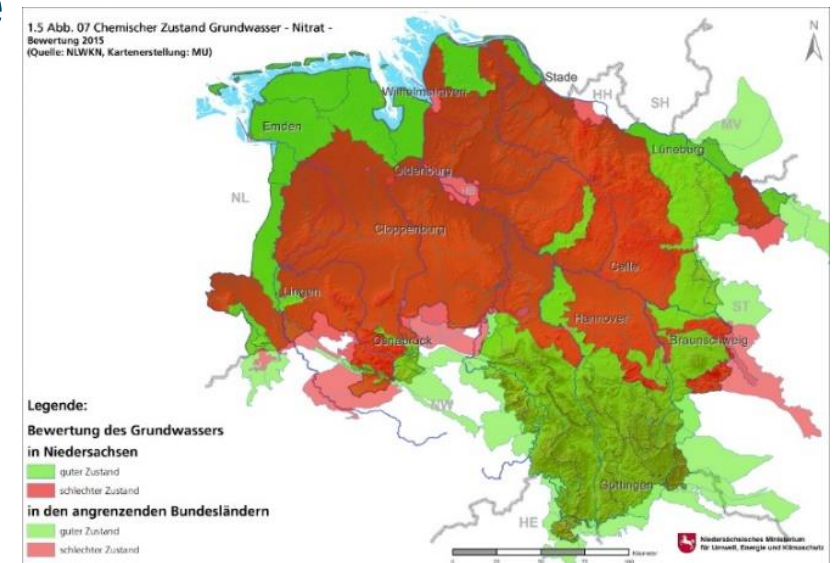
WAS IST KLÄRSCHLAMM?

- Klärschlamm entsteht durch den Prozess der Abwasserreinigung und fällt bei der mechanischen und biologischen Reinigung in Kläranlagen an.
- In Faultürmen wird Klärschlamm bei ca. 37 °C mikrobiologisch behandelt, bis er nach etwa 20 Tagen ausgefault ist. Nach der Faulung hat Klärschlamm einen erdigen Geruch.
- Der Klärschlamm verlässt den Faulbehälter mit einem Trockenrückstand von 5 Prozent, sodass er noch pumpfähig ist. Dann wird er mittels Zentrifuge weiter entwässert und mit 25 Prozent Trockenrückstand der Verbrennung zugeführt.
- Durch eine gezielte Überwachung der Indirekteinleiter, eine kontinuierliche Qualitätsprüfung des Klärschlammes und die Teilnahme an dem QLA-Gütesicherungssystem wird die nachhaltige Verwertung des Klärschlammes sichergestellt.



WARUM KLÄRSCHLAMM VERBRENNEN?

- Schutz von Böden und Grundwasser vor Nitrateinträgen und Stickstoffüberschüssen
- Gezielte Rückgewinnung wertvoller Stoffe wie Phosphor
- Optimale Energie-Nutzung z.B. als Fernwärme



WARUM KLÄRSCHLAMM VERBRENNEN?

- Langfristige Sicherung von Entsorgungskapazitäten
 - Durch die neuen rechtlichen Rahmenbedingungen fallen die Entsorgungskapazitäten in der Landwirtschaft langfristig weg
 - In Bremen und Niedersachsen gibt es aktuell keine Monoverbrennungsanlagen
- Ausstieg aus der landwirtschaftlichen Verwertung
 - Pflicht zur thermischen Klärschlamm Entsorgung um Böden und das Grundwasser zu entlasten und wertvolle Nährstoffe wie Phosphor gezielt zurückzugewinnen
- Kürzere Entsorgungswege und dadurch CO₂-Einsparung
 - Aktuell wird der Klärschlamm aus Bremen und Niedersachsen z.T. bis nach Boxberg gefahren, durch eine Monoverbrennung in Bremen, reduzieren sich die Fahrstrecken für die LKWs deutlich
- Zukunftsweisende Klärschlamm Entsorgung zu wirtschaftlichen Konditionen
 - Die Errichtung und der Betrieb einer Klärschlamm Monoverbrennungsanlage wäre für jeden Kooperationspartner einzeln nicht wirtschaftlich zweckmäßig und kaufmännisch vernünftig darstellbar
 - Bündelung von Klärschlamm Mengen und langjährigen Kompetenzen durch die Partner OOWV (Oldenburgisch Ostfriesischer Wasserverband), EWE WASSER, swb Erzeugung und hanseWasser
- **Gründung einer Klärschlamm Entsorgungsgesellschaft für die Planung und Finanzierung sowie Bau und Betrieb einer Klärschlamm Monoverbrennungsanlage**
- **Länderübergreifendes langfristiges Entsorgungskonzept für die Metropolregion Bremen-Oldenburg zwischen öffentlichen und privaten Unternehmen**

FÜR WAS STEHT KENOW?

KENOW „Klärschlammmentsorgung in Nordwestdeutschland“

Die Gesellschaft die hinter dem Vorhaben steht, ist die

**KENOW**

GmbH & Co. KG, die sich ab 2018 mit der Planung, dem Bau und dem Betrieb einer nachhaltigen und klimafreundlichen Klärschlammmonoverbrennungsanlage beschäftigt wird.

DIE ANTEILSEIGNER

- HVE Hansewasser Ver- und Entsorgungs-GmbH
 - Beteiligungsgesellschaft der swb AG (51%) und der GELSENWASSER AG (49%)
 - hVE Anteilseigner der hanseWasser Bremen GmbH (74,9%)
- OOWV Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband
 - Körperschaft des öffentlichen Rechts
 - Zusammenschluss von Landkreisen, Städten und Gemeinden im Nordwesten Niedersachsens
- EWE WASSER GmbH
 - Tochter (100%) der EWE AG
 - Abwasserentsorgungsunternehmen
- swb Erzeugung AG & Co. KG
 - Unternehmen der swb-Gruppe
 - Energieerzeugungsunternehmen, Betreiber der Abfallverwertungsanlagen MHKW und MKK in Bremen (und Deponie)

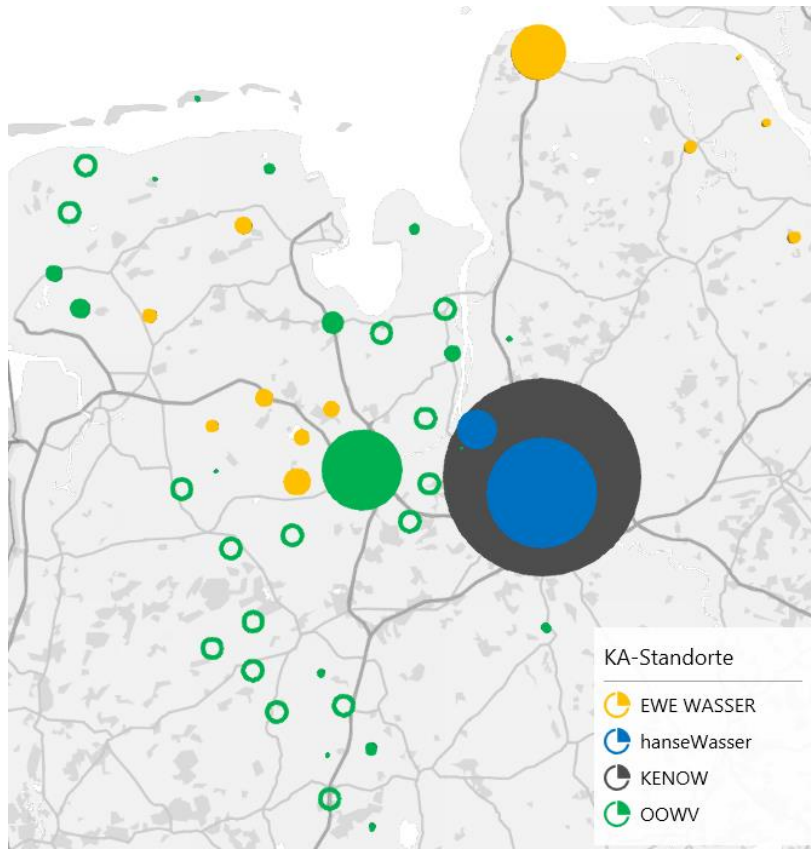
Hansewasser
Ver- und Entsorgungs-GmbH



EWE
WASSER GmbH

swb
Erzeugung AG & Co. KG

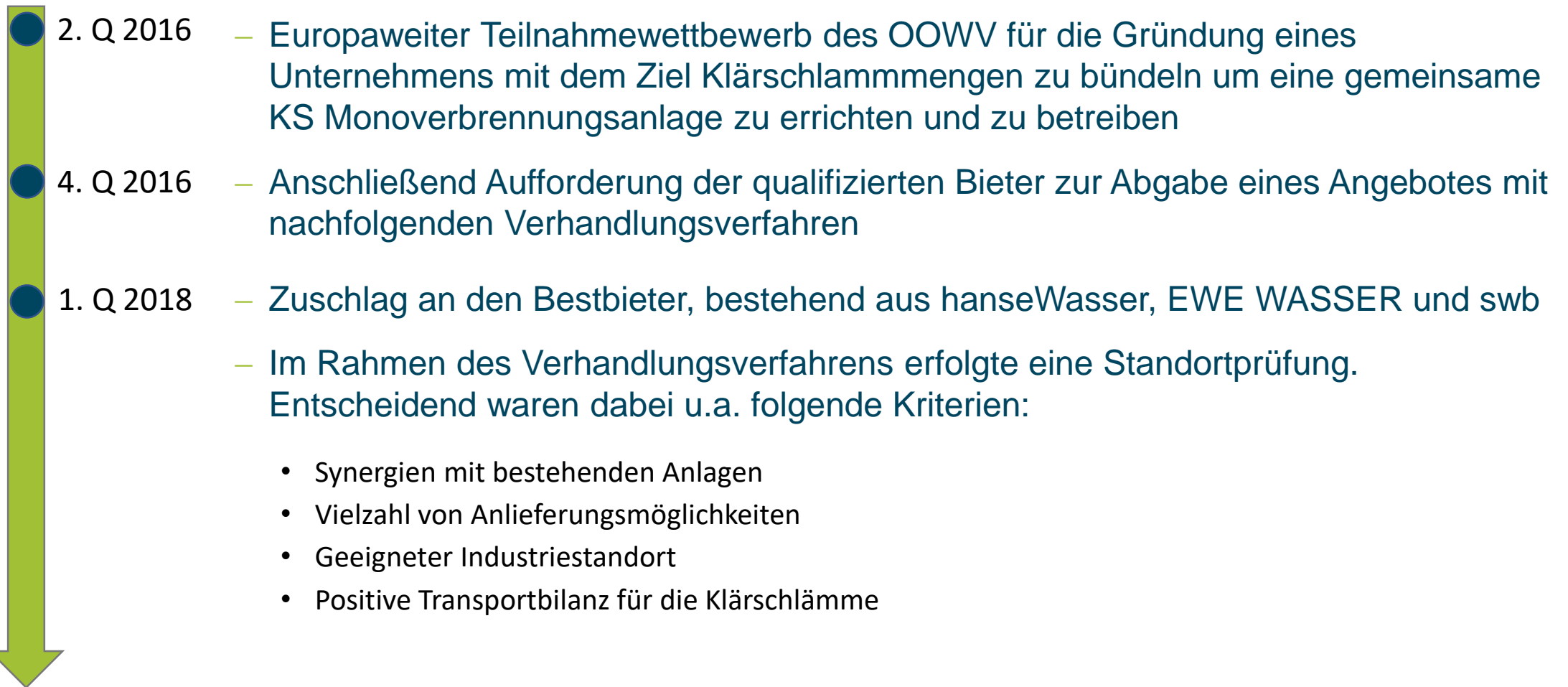
AUS DER REGION FÜR DIE REGION....



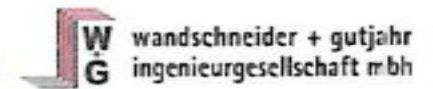
Eigene Darstellung

- Die geplante Klärschlammverbrennungsanlage befindet sich in zentraler, verkehrstechnisch gut angebundener Lage.
- Die Anlage schließt mit ihrer Lage eine Lücke in der regionalen Versorgung.
- Die Partner haben einen Kraftwerksstandort in Bremen gesichert.
- Die Partner stellen – nach einem öffentlichen Ausschreibungsverfahren im Jahre 2016 – ca. 70 % der Klärschlamm-mengen zur Verfügung.

RÜCKBLICK

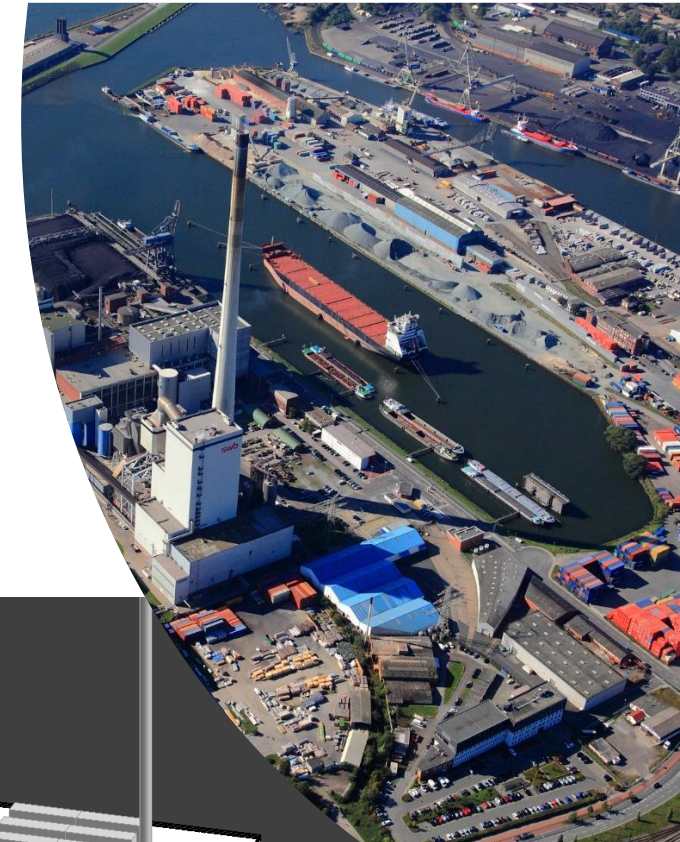


AKTUELLER STAND

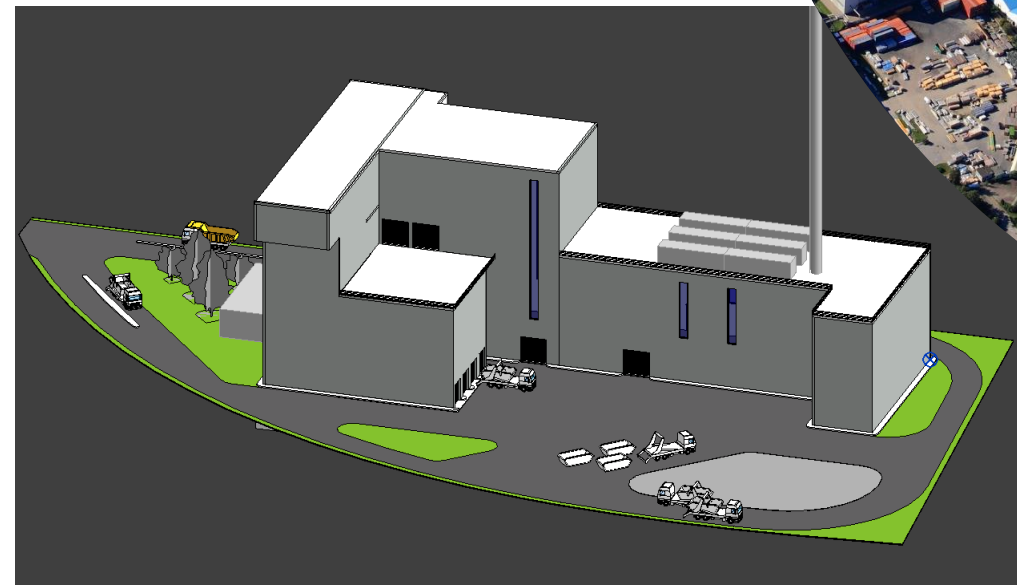


ANLAGENKONZEPTION

- Das Grundstück an der Südweststraße ist aus baurechtlicher Sicht als Industriefläche ausgewiesen und verkehrstechnisch gut angebunden
- Stationäre Wirbelschichtfeuerung mit einer Anlagenkapazität von ca. 200.000 t OS/a
- Geruchsneutrale und energieautarke Fahrweise mit Strom- und Fernwärmeausspeisung
- Hochmoderne, nachhaltige Anlage nach dem aktuellen Stand der Technik mit effizienter Rauchgasreinigung
- Nutzung von Synergien am Standort Hafen und Sicherung von ca. 20 Arbeitsplätzen
- Zwischenlagerung der Aschen auf Blocklanddeponie in Prüfung



Grafik: swb



Grafik: TWPF

GRÖßENVERGLEICH

~~Block 6
Brennstoff: Steinkohle
Feuerungswärmeleistung: ca.
570 MW_{th}~~

~~Block 5
Brennstoff: Steinkohle
Feuerungswärmeleistung:
430 MW_{th}~~



Klärschlamm-
monoverbrennung
Feuerungswärmeleistung:
<20 MW_{th}

MKK
Brennstoff: Hausmüll
Feuerungswärmeleistung: ca.
121 MW_{th}

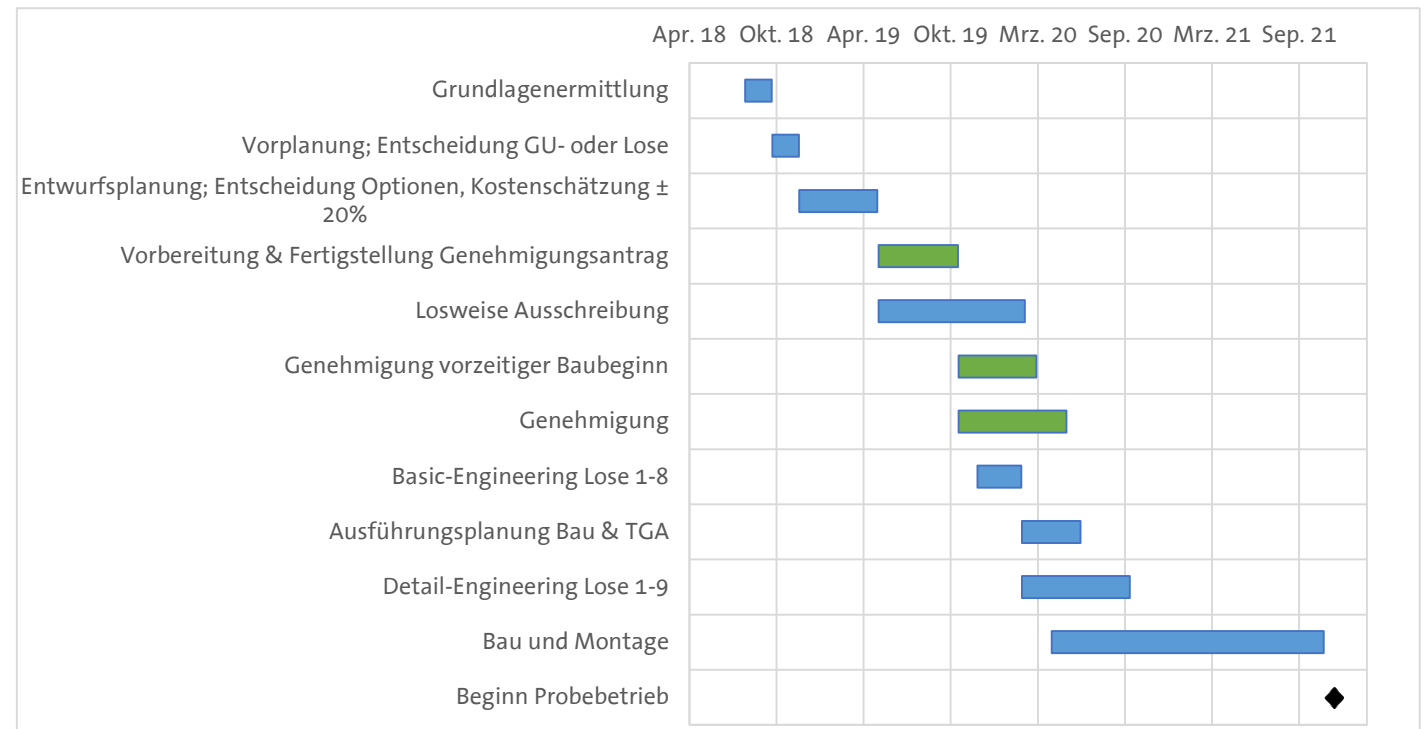
Grafik: swb

UMWELTAUSWIRKUNGEN

- Errichtung und Betrieb der Anlage bedarf einer Genehmigung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Zusätzlich zum Genehmigungsverfahren wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Das Genehmigungsverfahren ist unter Einbeziehung der Öffentlichkeit durchzuführen.
- Die geplante Anlagentechnik entspricht dem aktuellem Stand der Technik, wodurch eine sichere Einhaltung der Kriterien nach 17. BImSchV sowie den Anforderungen nach TA Luft in der jeweils aktuellen Fassung gegeben ist.
- Die zur thermischen Verwertung gelangenden kommunalen Klärschlämme zeichnen sich durch ein niedriges Schadstoffspektrum aus. Ziel bei der Auswahl der Anlagentechnik ist der Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen.
- Durch den Wegfall der Klärschlammtransporte nach Hamburg, NRW etc. kommt es zu einer deutlichen Verbesserung der Klimabilanz. Für die Bremer Klärschlammtransporte bedeutet das eine Einsparung der CO₂-Emissionen in Höhe von 87 % und von 73 % beim OOWV.
- Durch Absaugung und Rezirkulation der Hallenluft werden Geruchsemissionen weitestgehend vermieden.

DIE WEITEREN SCHRITTE TERMINPLAN BEI LOS-VERGABE

- Aktuell vorbereitende Arbeiten auf dem Grundstück (Baufeldfreimachung, Gutachten)
- 15. Januar: Antragskonferenz beim Gewerbeaufsichtsamt
- Vergaben Mitte / Herbst 2019
- Realisierung bis Ende 2021
- Verbrennungsbetrieb ab 01.01.2022



Eigene Darstellung

VIELEN DANK.