

<p style="text-align: center;"><b>Ergebnisprotokoll der 22. Sitzung der staatlichen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie vom 30.05.2013</b></p>
--

Beginn: 14.30 Uhr

Ende: 16.35 Uhr

**Anwesende: I Deputation**

**1. vom Senat**

Herr Senator Dr. Lohse  
Herr Staatsrat Golasowski  
Frau Staatsrätin Friderich

**2. von der Bürgerschaft**

**SPD-Fraktion**

Herr Hamann  
Herr Jägers  
Frau Metschies  
Herr Gottschalk  
Herr Pohlmann

**CDU-Fraktion**

Herr Hipp  
Herr Imhoff  
Herr Strohmänn

**Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Frau Dr. Schierenbeck  
Herr Saffe  
Frau Dr. Schaefer

**Die Linke**

Herr Arndt

**II Verwaltung**

Herr Dr. Sünemann  
Frau Zimmermann  
Frau Kleemann  
Herr Eickhoff  
Herr Imholze  
Herr Bürger  
Herr Krämer  
Frau Kamp  
Frau Köhnlein  
Herr Viering  
Herr Polzin  
Herr Dr. Vogt  
Herr Schneider  
Herr Dr. Lampe  
Frau Pieper  
Herr Donaubaer

Der Senator für Umwelt, Bau und  
Verkehr

ASV  
BBN

**III Gäste**

Herr Oertel	Naturschutzbeirat
Herr Becker	Umweltschutzamt Bremerhaven
Herr Dr. Hamer	Uni Bremen
Herr Breeger	Bürgerinitiativen Obervieland / Huckelriede für eine menschengerechte A 281
Herr Oppermann	stellv. Beiratssprecher Neustadt
Herr Ruffler	Bahnlärm-Initiative Bremen
Herr Höft	Vorsitzender Regionalausschuss Bahnlärm

**IV Gastdeputierte**

Herr Saxe	Bündnis 90 / Die Grünen
Herr Werner	Bündnis 90 / Die Grünen
Frau Kennard	SPD
Herr Sulimma	SPD
Frau Neumeyer	CDU

Herr Senator Lohse begrüßt die Mitglieder und Gäste der 22. Sitzung der staatlichen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie.

TOP 1	<b>Genehmigung der Tagesordnung</b>	
-------	-------------------------------------	--

**TOP 5 Genehmigungsverfahren für Groß- und Schwertransporte optimieren wird als schriftlicher Bericht zurückgezogen. Es wird stattdessen ein mündlicher Sachstand gegeben werden. Als Tischvorlage wird dazu eine grafische Darstellung der Situation verteilt.**

Herr Strohmann bittet eindringlich darum, alle Unterlagen, insbesondere Tischvorlagen vorab elektronisch einzustellen.

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

TOP 2	<b>Genehmigung von Protokollen</b> (hier: Protokoll 18/21 der Sitzung am 11. April 2013)	
-------	---	--

Herr Imhoff bittet um Ergänzung des Protokolls um seinen Beitrag zum TOP 7e)  
**Abwasserabgabe (AbwAG) und Wasserentnahmegebühr (BremWEGG)**  
**Bericht über die Mittelverwendung 2012.**

**Das Protokoll wird entsprechend in Absprache mit Herrn Imhoff geändert.**

Beschluss:

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

- einstimmig -

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

Beschluss:

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

- einstimmig -

<b>TOP 4</b>	<b>Sitzungstermine der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie für das Jahr 2014</b> -02-	Vorlage 18/224	L/S
--------------	--	-------------------	-----

Beschluss:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) stimmt den oben aufgeführten Terminvorschlägen zu.

- einstimmig -

<b>TOP 5</b>	<b>Genehmigungsverfahren für Groß- und Schwertransporte optimieren</b> -5-	Vorlage 18/226	
--------------	---	-------------------	--

**Herr Staatsrat Golasowski** erläutert das vorgelegte Diagramm. Aufgrund der Vielzahl der eingehenden Anträge seien ca. 1000 Fälle in der Bearbeitung völlig normal. Im Spätsommer 2012 habe es bedingt durch Personalengpässe einen starken Anstieg der unbearbeiteten Fälle gegeben. Bis zum Jahresende war der Rückstand gut abgearbeitet worden, eine Bearbeitungszeit von 14 Tagen und sogar darunter wurde erreicht. Zu Frühjahresbeginn stiegen die eingehenden Anträge saisonbedingt an, in diesem Jahr noch deutlich stärker als in den Vorjahren. Dadurch habe sich die Anzahl der offenen Fälle wieder erhöht. Die beiden bereits angekündigten Entlastungskräfte werden seit Kurzem eingearbeitet. Zur weiteren Abhilfe wurde eine sogenannte Durchläuferregelung in Gang gesetzt sowie weitere Maßnahmen im ASV ergriffen. Über den Erfolg dieser Maßnahmen werde in der Sitzung nach der Sommerpause berichtet werden. Ziel sei es, kurzfristig wieder eine 14-tägige Bearbeitungsdauer dauerhaft erreichen zu können.

*zurückgezogen*

<b>TOP 6</b>	<b>Änderung der Verordnung zur Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Flughafen Bremen</b> - SWAH-	Vorlage 18/227	
--------------	---	-------------------	--

Beschluss:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) nimmt von der Vorlage und dem Beschluss der Deputation für Wirtschaft und Häfen Kenntnis.

<b>TOP 7</b>	<b>Berichte der Verwaltung</b>		
<b>TOP 7a)</b>	<b>Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Land Bremen</b> -21-	BdV schriftlich	

**Herr Senator Dr. Lohse** verweist auf das Klima- und Energieprogramm 2020 (KEP 2020), das 2009 verabschiedet worden war. Damals diene eine umfangreiche Datenerhebung externer Gutachter als Grundlage für das KEP 2020. Alle weiteren Abschätzungen waren immer ausgehend von der damals sorgfältig erhobenen Datengrundlage berechnet worden, korrigiert um die Annahmen, was in der Zwischenzeit eingetreten sei. Über ein Monitoring wolle man nun feststellen was tatsächlich erreicht worden sei. Gemeinsam mit dem statistischen Landesamt wurde die Methodik weiter entwickelt. Es liegen nun erstmals Daten vor, bezogen auf Ende

2010. Voraussichtlich im Herbst werden dann die Daten aus dem Jahr 2011 vorliegen. Es sei geplant, diese Berichte jährlich fortzuschreiben.

Insgesamt wurden 8,3 % weniger CO<sub>2</sub> emittiert, bezogen auf das Basisjahr 1990. In einigen Bereichen sei man auf gutem Wege, beispielsweise bei der Wärmeversorgung von Gebäuden, wo 35 % weniger CO<sub>2</sub> emittiert wurden. Besonders hervorzuheben sei auch der Verkehr, mit minus 10%. Trotzdem sei noch viel zu tun, um das gesetzte Ziel von 40% weniger CO<sub>2</sub> zu erreichen. In anderen Bereichen seien deutlich geringere Minderungen oder gar Anstiege zu verzeichnen.

**Frau Dr. Schierenbeck** bestätigt, dass eine Einsparung von gut 8% CO<sub>2</sub> bis 2010 noch weit vom Ziel einer 40% Einsparung bis 2020 entfernt sei. Hier müssten die Anstrengungen noch erheblich gesteigert werden. Sie möchte wissen, ob ein Abgleich erfolgt sei, ob und wie die im Rahmen der Erstellung des KEP festgelegten Maßnahmen zur CO<sub>2</sub> –Minderung gewirkt haben, damit entsprechend eine Nachsteuerung stattfinden könne. Weiter fragt sie, ob die Gespräche mit der swb zum Ausstieg aus der Kohleverstromung fortgeschritten seien und welchen Stand die Überlegungen zum Klimaschutzgesetz haben.

**Herr Gottschalk** möchte wissen, weshalb man in Bremen einen Weg gewählt habe, der nicht unmittelbar eine Vergleichsmöglichkeit mit anderen Bundesländern biete. Er habe gehört, dass der Verband der Mineralölwirtschaft die Daten für solche Erhebungen zukünftig nicht mehr freiwillig liefere und fragt nach Bestrebungen seitens Bremens, die Datenlieferung auf eine verpflichtende Basis umzustellen.

**Herr Senator Lohse** erklärt, dass die Fortschreibung des KEP 2020 im Herbst der nächste Schritt sei. Dabei werde gezielt an die Felder heranzugehen sein, die entweder Defizite oder sehr gute Potenziale aufweisen. In bestimmten Bereichen sei eine Übererfüllung der Ziele möglich, um zu kompensieren, dass an anderer Stelle die Ziele nicht ganz erreicht werden können. Die Frage der Kohleverstromung stelle sich als einer der neuralgischen Punkte heraus. In bestimmten Bereichen sei der Stromverbrauch angestiegen, genauso wie die spezifischen CO<sub>2</sub> –Emissionen aus der Stromerzeugung. Man komme zwar gut mit dem Ausbau der erneuerbaren Energien voran, bei der Photovoltaik sei man im letzten Jahr deutlich erfolgreicher gewesen, als geplant. Um das Thema Kohle anzugehen, könne man jedoch nur auf Gespräche mit der swb setzen. Weitergehende Einflussmöglichkeiten auf das Unternehmen gebe es für Bremen nicht. Es sei erfreulich, dass die Turbine im Müllheizkraftwerk Findorff um den Faktor drei verbessert worden sei. Von Seiten der swb sei auch angekündigt, die Kohleblöcke sukzessive vom Netz zu nehmen. Es gebe das GuD-Kraftwerk und auch beim Thema Fernwärme sei die swb aufgeschlossen. Die Vorarbeiten für ein Klimaschutzgesetz laufen. Es werde jedoch der Bericht abgewartet, wie sich das erneuerbare Energien- Wärmegesetz in Baden- Württemberg in der Praxis bewährt habe, um die Erfahrungen daraus für Bremen zu nutzen.

Die Methodik des KEP ist nicht völlig deckungsgleich mit der Methodik in anderen Bundesländern. Die Zahlen seien jedoch umrechenbar. Man habe sich in Bremen im Jahr 2009 für diese Methode entschieden, weil dadurch die Bereiche, auf die man politisch einwirken könne, so herausgearbeitet werden konnten. Der Bericht enthalte Daten einmal mit und einmal ohne den Einfluss des Stahlwerkes. Dies liege daran, dass man auf die Emissionen des Stahlwerkes politisch keinen Einfluss nehmen könne, sondern diese lediglich durch die konjunkturelle Lage auf dem Stahlmarkt bestimmt werden. Daher werde nur der spezifisch bremische Anteil betrachtet, wie Gebäudewärme, Transport und Wirtschaft.

**Herr Dr. Vogt** erläutert, dass neben den CO<sub>2</sub> –Bilanzen nach dem KEP auch die CO<sub>2</sub> –Bilanzen nach der Methodik der statistischen Landesämter vorgestellt werden. Insofern gebe es eine Vergleichsmöglichkeit mit den anderen Ländern. Die im KEP verwandte Methodik sei besonders geeignet für eine handlungsorientierte Klimaschutzpolitik. Die Zulieferung von Daten durch den Mineralölwirtschaftsverband an die statistischen Landesämter erfolgte bisher auf der Basis freiwilliger Vereinbarungen. Der

Mineralölwirtschaftsverband habe erklärt, dies zukünftig nicht mehr zu tun. Der Arbeitskreis der statistischen Landesämter berate, wie damit umgegangen werden könne. Ziel sei es, eine Novelle des Bundesenergiestatistikgesetzes auf den Weg zu bringen, die künftig den Mineralölwirtschaftsverband dazu verpflichten würde, diese Daten zur Verfügung zu stellen. Es sei aber davon auszugehen, dass über einen Zeitraum von ca. zwei Jahren eine Datenlücke bestehe. Die auf Bundesebene verfügbaren Daten müssten dann auf die Länder umgerechnet werden. Die Fortschreibung der CO<sub>2</sub>-Statistik werde dadurch nicht in Frage gestellt.

**Herr Hipp** bittet darum, künftig die CO<sub>2</sub>-Emissionen auch in Bezug auf Einwohner darzustellen und hinsichtlich des Gewerbes eine geeignete Bezugsgröße zu finden, bspw. t oder kg pro Arbeitsplatz oder Produktionseinheit.

**Herr Dr. Vogt** sagt zu, dies zu prüfen.

Beschluss:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) nimmt von dem Bericht der Verwaltung Kenntnis.

TOP 7b)	Bericht zum Thema Elektroschrott	BdV mündlich
---------	----------------------------------	-----------------

**Frau Kamp** berichtet, es gebe noch Klärungsbedarf mit Polizei und Zollverwaltung. Es werde geprüft, Zuständigkeiten zu übertragen, damit SUBV Einsicht in die Zolldatenbank nehmen könne. Es gebe verschiedene Datenbanken und eine Einsicht in die Zolldatenbank sei bundesweit nicht gegeben. Die wesentlichen Stoffströme gingen über Hamburg, daher sei geplant, sich demnächst gemeinsam mit dem Senator für Inneres und Sport die Abläufe in Hamburg anzuschauen. Ziel sei es aber nicht nur, Fälle aufzudecken, sondern insbesondere zu verhindern, dass das Material auf den Markt komme. Dazu werde an einer Erhöhung der Sammelquote gearbeitet. Mit den Recyclinghöfen bestehe ein sehr gutes, flächendeckendes System. Dort würden auch zunehmend Handys und andere kleine Elektrogeräte abgegeben. Auf europäischer Ebene gebe es ein Gesetzgebungsverfahren, dessen Umsetzung in Deutschland anstehe, wodurch die Beweislast umgekehrt werden solle. Damit werde das Problem gelöst, dass die Abfallbehörde mühselig nachweisen müsse, dass es sich entgegen der Behauptungen der Exporteure nicht um Gebrauchsgüter handle, sondern um Abfall. Zukünftig müsse der Exporteur beweisen, dass ein Gerät wirklich noch funktionsfähige Ware sei.

**Frau Dr. Schaefer** weist auf eine Studie des Umweltbundesamt hin, worin die Differenzen zwischen Hamburg und Bremen aufgezeigt werden. In Hamburg finden halbjährlich Gespräche der Umweltbehörde mit der Polizei und dem Zoll statt, um gemeinsam zu diskutieren, wie man die Kontrollen noch effektiver machen könne. Dies wäre auch eine gute Anregung für Bremen.

**Herr Gottschalk** differenziert zwischen der Unterbindung der illegalen Abfalltransporte einerseits und der Herausforderung, dafür zu sorgen, dass der Elektroschrott in viel höherem Maße im Bereich der kommunalen Kontrolle verbleibe. Einer der wesentlichen Punkte werde sein, intelligentere Lösungen für den Sperrmüllbereich zu finden.

**Herr Imhoff** kritisiert, dass bereits vor über einem Jahr den Beschluss in der Bürgerschaft herbeigeführt wurde und jetzt erst ein Austausch stattfinden solle zwischen Hamburg und Bremen. Es sei notwendig, Schwerpunkte zu setzen, um den Bürgerschaftsbeschluss abzuarbeiten und endlich konkrete Ergebnisse vorzuweisen.

**Herr Senator Lohse** stellt klar, dass die Schwierigkeiten in der Abgrenzung zwischen Gebrauchsgut und Abfall liegen. In Hamburg laufe nicht grundsätzlich alles besser, dort gebe es die gleichen Probleme, wie in Bremen. Auch auf der Ebene des europäischen Netzwerks der Vollzugsbeamten, des IMPEL- Netzwerks, kenne man dieselben Probleme. Er verspreche sich von der Beweislastumkehr die entscheidende Verbesserung.

Beschluss:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) nimmt von dem Bericht der Verwaltung Kenntnis.

TOP 7c)	<b>Grundwassergütebericht 2013 des Landes Bremen</b> -33-	BdV schriftlich
---------	--	--------------------

**Frau Dr. Schaefer** bedankt sich für den Bericht. Hinsichtlich der Eintragung von Arzneimitteln habe sie erkannt, dass die Dichtheit der Kanäle in diesem Zusammenhang ein extrem wichtiges Thema sei, das weiter verfolgt werden müsse. Sie regt an, im nächsten Grundwassergütebericht die Daten des Grundmessnetzes etwas mehr mit den Sondermessprogrammen zu den Altlasten zu verknüpfen.

**Herr Schneider** nimmt dies gerne auf. Er bietet an, die ursprünglich vorgesehene Präsentation dazu dem Protokoll als Datei anzuhängen.

Beschluss:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) nimmt von dem Bericht der Verwaltung Kenntnis.

TOP 7d)	<b>Sachstandsbericht zu Zielsetzung, Zeitplan und Kostenrahmen eines integrierten Verkehrssicherheitskonzepts</b> -5-	BdV schriftlich
---------	--	--------------------

**Herr Saxe** berichtet, dass inzwischen die Verkehrsunfallstatistik 2012 vorliege. Es sei schlimm, dass sich unsere Zahlen selbst gegenüber 2008 ganz erheblich verschlechtert haben. Die Unfälle mit der Ursache Geschwindigkeit und Abstand seien um 20% gestiegen und die Unfälle bei Senioren um 30%. Angesichts dieser Zahlen könne man nicht den VEP abwarten, sondern müsse das, was machbar ist, entschlossen voran bringen

**Herr Jägers** unterstützt dies. Wenn im Verlauf der Entwicklung des VEP Defizite erkannt werden, müsse man sofort handeln.

Beschluss:

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) nimmt von dem Bericht der Verwaltung Kenntnis.

TOP 7e)	Sachstand Anmeldung Bundesverkehrswegeplan 2015 -5-	BdV schriftlich
---------	--	--------------------

**Herr Senator Dr. Lohse** schlägt vor, der Bürgerinitiative die Möglichkeit zu einer kurzen Stellungnahme zu geben. Er regt an, das Thema in der Diskussion aufzuteilen in die beiden Bereiche Straßen und Schienenverkehrswege.

**Herr Jägers** bittet um eine Klarstellung zum Anschluss der B6n.

**Herr Saxe** erinnert an die eindeutige Beschlusslage der Bremischen Bürgerschaft dazu. Er nimmt zur Kenntnis, dass das Ressort zwei Varianten anmelden musste, einerseits in der Funktion als Auftragsverwaltung für den Bund und andererseits als kommunale Behörde. Dazu bittet er um eine Erklärung, warum es trotzdem notwendig gewesen sei, die Variante der Umfahrung um den Flughafen herum anzumelden, obwohl klar sei, dass es nur die Bremer Vorzugsvariante unter den Flughafen hindurch geben solle. Wenn die Variante unter dem Flughafen hindurch nicht komme, dann solle es aus seiner Sicht gar keine geben.

**Herr Arndt** findet es schlimm, dass dies so angemeldet worden sei und hier nur zur Kenntnis genommen werden könne. Er nehme diesen Punkt nur mit großer Verärgerung zur Kenntnis. Es könne dafür keine schlüssige Erklärung geben, dass ein Bürgerschaftsbeschluss, ein Deputationsbeschluss und Runde-Tische-Beschlüsse ignoriert und die Sicherheit und die Gesundheit der Bevölkerung, dermaßen auf's Spiel gesetzt werden, indem die zweite Variante angemeldet werde.

**Herr Strohmann** stellt fest, dass das eingetroffen sei, was er bereits vor zwei Jahren voraus gesagt habe. Trotz aller unterschiedlichen, inhaltlichen Sachen, die er mit Herr Breeger und seiner Bürgerinitiative habe, habe er großes Verständnis für deren Unmut. Das Parlament als Haushaltsgesetzgeber sei hier Herr des Verfahrens, daher gebe es für ihn nur zwei Entscheidungen, entweder die 150 Millionen Euro für die Untertunnelung auf den Tisch zu legen und dies dem Bund zu sagen, oder ganz zu verzichten. Das, was im Moment laufe, sei im Grunde genommen Augenwischerei, auch den Bürgern gegenüber. Auch habe er die Aussage von Herrn Golasowski heute in der TAZ nicht verstanden, vielleicht sei in 20 Jahren auch mehr Geld da. Das Verfahren sei nicht in Ordnung und der Senator möge bitte auch erklären, welche Entscheidungsbindung der Wunsch des Bundesverkehrsministeriums habe. Wünschen könne es sich viel, aber entschieden werden sollte dies hier.

**Herr Senator Dr. Lohse** erläutert, dass das Problem darin bestehe, dass mit der Anmeldung der B6n zwei Ziele verfolgt werden. Einerseits wolle man, dass die B6n gebaut werde, dafür müsse sie in den Bundesverkehrswegeplan kommen. Andererseits habe die Bürgerschaft beschlossen, dass sie nur unter den Flughafen hindurch gebaut werden darf. Für diese Variante setze er sich auch voller Überzeugung ein. Die Schwierigkeit sei, wenn nur die Trassenführung angemeldet werde, die die Bürgerschaft beschlossen habe, dann werde sie nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Dann werde sie, aus Sicht des Bundes, nicht auf die Liste der zu realisierenden Projekte kommen, weil sie sich dann vom Aufwand/Nutzen Verhältnis her aus der Betrachtung des Bundes nicht qualifiziert. Es werden für den Bundesverkehrswegeplan zehnmal so viele Projekte angemeldet, wie realisierbar seien. Aus diesen vielen Anmeldungen der Länder werde dann vom Bundesverkehrsministerium eine Shortlist der Projekte erstellt, die prioritär weiterverfolgt werden. Wenn ausschließlich unsere bevorzugte Variante angemeldet werden würde, dann würden man damit dafür sorgen, dass sie nicht aufgenommen wird. Ein Teil der Verwaltung sei Auftragsverwaltung für den Bund. Der Bund baue Bundesstraßen, indem er sich bestimmter Verwaltungsteile bediene, die in den Ländern angesiedelt seien. D.h. das Ressort agiere hier in verschiedenen Rollen. Diesen Konflikt gebe es in den Flächenländern genauso und diesen Konflikt müsse Bremen aushalten und man müsse ihn auch innerhalb des Ressorts aushalten. Dieses agiere einmal als das Verkehrsressort der Stadtgemeinde Bremen, die diesen politischen Beschluss gefasst hat, diese Straße nur in



Untertunnelung unter dem Flughafen hindurch zu bauen. Auf der anderen Seite agiere es als die Auftragsverwaltung des Bundes und unterliege insofern weniger dem Senator, sondern sei dem Bund unterstellt. Der Bund könne auch, wenn er der Meinung sei, das Land Bremen erledige die Auftragsverwaltung nicht ordentlich, diese an sich ziehen.

**Herr Staatsrat Golaswoski** ergänzt, was Auftragsverwaltung des Bundes sei, ergebe sich aus dem Grundgesetz aus den Artikeln 19 und 85. Der Bundesverkehrswegeplan sei dazu da, die Prioritäten festzulegen, was im vordringlichen Bedarf und was im weiteren Bedarf zu planen sei. Und wenn man als Auftragsverwaltung diese Untertunnelungsvariante alleine gemeldet hätte, dann wäre diese wahrscheinlich noch nicht über den weiteren Bedarf gekommen und gar nicht gelistet gewesen, das hätte bedeutet, dass es auch keine Chance auf eine Untertunnelungsvariante mehr geben würde. Dies habe er so auch der TAZ erklärt. Ziel sei es, auf der Liste zu bleiben damit die Chance, die Untertunnelungsvariante zu realisieren nicht vergeben werde. Es sei auch in der Senatsvorlage deutlich gemacht worden, dass dies der Wunsch des Landesparlamentes und auch der Wunsch der Stadtgemeinde sei, die über ihr Gebiet ja die Planungshoheit habe und auch gerade den Flächennutzungsplan aufstelle. Es werde hier sicher einen Disput geben zwischen der Planungshoheit der Stadtgemeinde, die den FNP aufstelle und der Auftragsverwaltung des Bundes, die einwenden müsse, dass mehrere Varianten untersucht werden müssen.

**Herr Pohlmann** hält die Strategie für richtig, zumal es auch darum gehe Mittel vom Bund einzuwerben. Es gebe hier eine klare Beschlusslage des Parlamentes, der tragenden Koalition, mit Unterstützung der Linken. Die CDU habe sich in dieser Debatte enthalten und es sei politisch ganz klar entschieden worden, dass nur die Streckenführung unter den Flughafen hindurch in Frage komme. Es gebe hier eine ehrliche, eine klare Positionierung dieser Koalition und des Parlamentes nach einem langen Beteiligungsprozess und daran werden man sich halten.

**Herr Arndt** möchte wissen, ob sicher sei, dass Bremen gegenüber dem Bund auch die Tunnelvariante durchsetzen könne und nicht der Bund auf der billigeren Umfahrungslösung bestehe.

**Senator Dr. Lohse** erinnert daran, dass mit dem Streckenverlauf des Bauabschnitts 2.2 der A 281 ein ganz ähnliches Szenario vorgelegen habe, wie bei der B6N. Es gab den Beschluss des Runden Tisches für die eine Variante und das Finanzierungsangebot des Bundes für die andere Variante. Inzwischen habe man sich aneinander soweit angenähert, dass eine modifizierte Variante des runden Tisches gebaut werden könne. Gleichzeitig sei mit dem Bund verhandelt worden, damit er einen Teil der Mehrkosten trage, einen anderen Teil müsse die Freie Hansestadt Bremen leisten. Dieses Szenario sei die Blaupause für das, was hinsichtlich der B6n passieren werde. Der Bund werde immer eine fiktive Variante um den Flughafen herum als Referenzmaßstab nehmen und anhand dessen beurteilen, ob unsere Variante auch wirtschaftlich sei. So handle der Bund in diesen Fragen immer, dazu sei er auch vom Rechnungshof und vom Haushaltsgesetzgeber verpflichtet. Dann wäre Bremen in der Verhandlungssituation. Wenn diese nicht eröffnet würde, in der Weise wie es jetzt mit der Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan erfolgt sei, dann stelle sich die Frage, ob die Variante unterm Flughafen hindurch ausschließlich aus bremischen Mitteln gebaut werden könne. Dies halte er jedoch für sehr unwahrscheinlich. Es bestehe Einigkeit, die B6n bauen zu wollen, bis hin zur Bürgerinitiative. Niemand wünsche sich, die Zubringerverkehre über die Kattenturmer Heerstraße zu führen.

**Herr Imhoff** bittet darum, zu diesem TOP ein Wortprotokoll zu erstellen. Es gehe hier, verkehrstechnisch gesehen, um eine der wichtigsten Baumaßnahme in Bremen

**Senator Dr. Lohse** sagt zu, den TOP sehr ausführlich zu protokollieren und die Redebeiträge inhaltlich wiederzugeben.

**Herr Breeger** richtet die Frage an die Abgeordneten, welche Bedeutung denn eigentlich der einstimmige Bürgerschaftsbeschluss vom 18.10.2012 habe, wonach die B6 n nur unter dem Flughafen hindurch realisiert werden solle oder gar nicht. Die Deputation sei nicht das Forum, um hier parlamentarischen Druck zu erzeugen. Aber der dringende Appell gehe an die Abgeordneten, die Bremische Bürgerschaft zu nutzen, um ihrem Beschluss Nachdruck zu verleihen. Die zweite Frage sei, ob es eigentlich, Bürgerschaft und Senat verantworten können, eine B 6n Umfahrungsvariante einzureichen, die nachweisbar in Bremen mehr schade, als nutze. Genau mit diesen Fragen habe sich der runde Tisch 2008/2009 in einer ausführlichen Sensitivitätsanalyse befasst und wer die Verantwortung für Bremen ernst nehme, könne so etwas nicht ernsthaft zur Diskussion stellen. Er interpretiere die Bundesauftragsverwaltung offensiver als Herr Golasowski. Was passiere eigentlich wenn Bremen die beiden Varianten beim Bund eingereicht habe? Dadurch, dass Bremen jetzt zwei Varianten einreiche, die unter dem Flughafen hindurch, die wir hier alle wollen, und die am Flughafen vorbei, die angeblich niemand wolle, überlassen man die Entscheidung dem Bund und der Bund werde eine Kosten-Nutzen- Analyse machen. Die mache er nicht für irgendeine B6n, sondern für konkrete Varianten und es sei klar, wo die Prioritäten des Bundes seien. Dies fließe in den Bundesverkehrswegeplan ein und es sei absehbar, dass dann 120 Mio. Euro stehen und nicht 270 Mio. Euro. Eine B 6n unter dem Flughafen hindurch sei damit vom Tisch. Der Bundesverkehrswegeplan sei kein Gesetz, sondern ein Planungsinstrument. Aber auf der Grundlage dieses Planungsinstrumentes verabschiede der Bundestag dann die Straßenausbaugesetze und die Haushaltspläne. Man lege so das Schicksal Bremens, im Guten aber auch im Schlechten, in die Hand des Bundes. Bei der B 6n gehe es ja um ein länderübergreifendes Projekt. Er hält es für unwahrscheinlich, dass vielleicht in zehn Jahren, wenn dieses Projekt weiterbetrieben wurde, dass das Parlament gemeinsam mit Niedersachsen sage, nachdem wir das fünf Jahre lang geplant haben, ändern wir aber nicht den Flächennutzungsplan. Er appelliert dringend, deutlich zu machen, dass nur der Beschluss der Bürgerschaft gelte und alles zu versuchen, diese unselige Anmeldung wieder rückgängig zu machen.

**Senator Dr. Lohse** betont, dass es nicht um 120 Mio. Euro oder 270 Mio. Euro gehe, sondern er gehe davon aus, dass entweder 120 Mio. Euro auf dem Bundesverkehrswegeplan stehen oder Null, weil die bevorzugte Variante nach den Erwägung, die der Bund mache, niemals in den prioritären Bedarf hineinkommen würde.

Er habe mehrfach erklärt, für die Realisierung unter den Flughafen hindurch zu stehen und dazu stehe er auch weiterhin. Diese Form der Anmeldung diene nichts anderem, auch wenn dies, wenn man die Hintergründe nicht kenne, vielleicht eine andere Wirkung habe.

**Herr Oppermann** stellt sich als stellvertretender Sprecher des Beirats Neustadt vor. Dieser Bericht der Verwaltung habe zu Recht bei den betroffenen Menschen in den Stadtteilen, Verwunderung, Verärgerung und auch Besorgnis ausgelöst. Der Beirat Neustadt habe das intensiv diskutiert und sei sich auch über alle Parteien hinweg einig, dass dies ein gefährliches Spiel sei. Der Beirat habe die Befürchtung, dass eine Art Domino-Effekt entstehe, nach der Anmeldung für den Bundesverkehrswegeplan folge nun der Flächennutzungsplan. Anliegen des Beirats sei es, dass die Deputation sehr deutlich mache, dass das was beschlossen sei, weiterhin gelte. Ihm sei wichtig, dass im Protokoll nachlesbar sei, dass die Deputation dafür einstehe, dass die B6n unter dem Flughafen hindurch komme oder gar nicht. Noch besser sei es, mit einem entsprechenden Beschluss gegenüber den Menschen in den Stadtteilen ein wichtiges Zeichen zu setzen, dass das, worauf man bei den Beschlüssen als Beiräte Obervieland und Neustadt vertraut habe, weiterhin gelte.

**Senator Dr. Lohse** nimmt ausdrücklich die Besorgnis der Menschen zur Kenntnis. Es sei zugesagt, ausführlich zu protokollieren.

**Herr Saxe** greift den Vorschlag auf, die eindeutige Beschlusslage noch einmal zu bekräftigen, um damit auch Ängste zu nehmen.

**Herr Pohlmann** betont, dass von allen Parteien bekräftigt worden sei, zu den beiden Bürgerschaftsbeschlüssen zu stehen. Dies werde so im Protokoll festgehalten.

**Frau Dr. Schaefer** unterstützt den Vorschlag, einen Beschluss zu fassen. Am Ende dieser Diskussion könne die Deputation darüber abstimmen und dann hoffentlich auch beschließen, dass man bei dieser unterirdischen Unterführung der B6n bleiben wolle.

**Senator Dr. Lohse** regt an, aus dem Kreis der Fraktionen ein Formulierungsvorschlag für einen ergänzenden Beschluss zu entwerfen, den er dann formal zur Abstimmung stellen werde.

Er ruft nun den Themenbereich Bahnlinien zur Diskussion auf.

**Herr Arndt** erinnert daran, dass er den BdV nur murrend zur Kenntnis nehme. Dies treffe insbesondere für die Bahnlinien zu. Positiv schickt er voraus, dass endlich, im Gegensatz zu der Anmeldung im Jahr 2012 die Strecke nach Verden als mindestens dreigleisiger Ausbau mit aufgenommen sei. Dies eröffne die Möglichkeit, die Regio- S- Bahn im Halbstundentakt, also in einer für eine S-Bahn erforderlichen Art und Weise, fahren zu lassen. Er findet es jedoch schlimm, das ist die Güterumgehungsstrecke über Oldenburg, Cloppenburg nach Osnabrück, über die bereits mehrfach gesprochen wurde, überhaupt keine Erwähnung finde. Er halte es für hochgradig gesundheitsschädlich für die von Lärm und Staub belasteten Menschen, dass alle Verkehre durch den Hauptbahnhof laufen sollen. Er erinnert an das von ihm arrogant empfundene Verhalten von Herr Polzin in der letzten Sitzung, der gesagt habe, dies sei seine Meinung und die lasse er mal so stehen. So sollte man nicht miteinander umgehen. Genau so werde hier aber mit der Bürgerinitiative, mit den betroffenen Menschen umgegangen, indem eine auf dem Tisch liegende, konkrete Alternativstrecke nicht in die Planung aufgenommen werde. Hier hätte man wie bei der B6n die Alternative mit aufnehmen können. Niedersachsen werde mit der Anmeldung allein gelassen, während andere Strecken, wie Bremervörde gemeinsam mit Niedersachsen getragen würden. Er hält dies für einen groben Fehler, der zum Nachteil Bremens und seiner Bevölkerung gehe.

**Herr Gottschalk** führt aus, dass die bremische Bürgerschaft den Beschluss gefasst habe, dass der Senat den Bund auffordern soll, zu prüfen, ob diese Strecke Cloppenburg- Osnabrück umgesetzt werden kann. Der Bundesverkehrswegeplan sei als ein solches, formalisiertes Prüfverfahren zu verstehen. Daher hätte er erwartet, dass diese Strecke tatsächlich auch für dieses formalisierte Prüfverfahren im Wege des Bundesverkehrswegeplans angemeldet worden wäre.

**Senator Dr. Lohse** berichtet, dass der Bundesverkehrswegeplan bisher ungefähr zehnfach überzeichnet sei. Die Verkehrsminister der Länder hätten daher eine Verständigung getroffen, dass man nur Projekte anmelde, deren Realisierung realistisch erscheine. Bremen melde nur Projekte an, deren Bedarf aufgrund von Voruntersuchungen belegbar sei. Die erste Phase der Untersuchung zum Schienenverkehr stehe kurz vor dem Abschluss, und sobald etwas schriftlich vorliege, würde auch die Deputation damit befasst werden. Diese Untersuchung solle zeigen, welche Projekte realistische Chancen haben, in den Bundesverkehrswegeplan zu kommen.

**Herr Polzin** führt aus, die Anmeldungen des Ressorts zum Bundesverkehrswegeplan von drei Zielen geleitet werden. Diese seien die Lärmentlastung in Bremen, vor allem vom Güterverkehr, die Entlastung der Schienenstrecken in der Stadt vom Güterverkehr, um Kapazitäten für den Personenverkehr zu erhalten und die leistungsfähige Anbindung der Seehäfen, in erster Linie natürlich Bremerhaven, aber auch der Jade-Weser-Port. Lärmschutzaspekte allein seien leider kein ausreichendes Kriterium für eine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan, dort gehe es um die Frage, ob Kapazitäten ausreichen. Aufgrund der angespannten Finanzlage werde es vor allen Dingen um Schwerpunktmaßnahmen in den Knotenbereichen gehen. Ein Fokus liege auf den Ausbau der sogenannten „Amerikalinie“ von Langwedel bis Uelzen, um so über Stendal die Nord- Süd- Strecke Richtung Magdeburg und weiter bis Nürnberg und Regensburg zu erreichen. Damit könnten die großen Knoten, die

potentielle Engpässe darstellten, umfahren werden. Ein sehr wichtiger Aspekt sei die Entlastung des Knotens Bremen. Diese sei mit einem Ausbau der EVB- Strecken über Bremervörde und Rotenburg zu erreichen.

Im Jade-Weser- Port landen zur Zeit zwei Schiffe pro Woche an. Auch der Schienenausbau sei noch nicht vollständig erfolgt. Der Bund arbeite an seiner Seeverkehrsprognose, die auch Grundlage für den Bundesverkehrswegeplan bilde. Die maßgeblichen Seehäfen seien Bremerhaven und Hamburg. Bislang gehe der Bund nach Auffassung der norddeutschen Länder von zu schwachen Verkehrsmengen im Seehafenhinterlandverkehr aus. Es finden Gespräche zwischen den norddeutschen Ländern und dem Bund statt, um diesem klar zu machen, dass die Verkehre deutlich stärker angewachsen sind. Dies könne man auch mit Zahlen belegen. Einen Bedarf für einen Ausbau der Strecke Oldenburg- Cloppenburg- Osnabrück lasse sich derzeit jedoch nicht erkennen. Vielmehr sei es zielführender, den bereits bestehenden Güterverkehr aus Bremerhaven um den stadtbremischen Bereichen herum zu führen und so gleichzeitig zusätzliche Kapazitäten für den Schienenpersonenverkehr zu schaffen.

**Herr Saxe** erklärt, er könne durchaus nachvollziehen, dass die Cloppenburger Strecke nicht die wirksamste Maßnahme gewesen wäre, zumal Probleme mit dem Knoten Osnabrück nicht geklärt seien. Gleichwohl hätte er nichts dagegen gehabt, wenn diese angemeldet worden wäre. Im Gesamtkontext müsse man verstehen, dass, wenn man etwas erreichen wolle, besser nur die Projekte anmelde, erfolgsversprechend seien. Das Hauptproblem an Güterverkehren durch den Bremer Hauptbahnhof seien eindeutig die Verkehre aus Bremerhaven. Hierfür könne der Ausbau der Amerikalinie ein guter Weg sein.

**Herr Ruffler** findet, die Argumentation der Behörde müsste eine gewisse Konsistenz haben. Die jetzt laufende Erweiterung des Hauptbahnhofs wurde begründet mit den anwachsenden Verkehren des Jade- Weser- Ports. Dadurch sollte die Kapazität von 224 Güterzügen pro Tag auf 280 Güterzüge pro Tag erhöht werden, davon 150 nachts, also etwa eine Verdoppelung nachts. Jetzt schon würden 75 db(A) erreicht. Das OVG habe für die Roonstraße bestätigt, dass mit solch einer Lärmbelastung die grundgesetzliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten sei, Artikel 2 und 14 des Grundgesetzes werden verletzt. Das allein wäre schon Grund genug für die bremische Politik, sich zum Handeln bemüht zu fühlen. Einige dieser dritten Gleise, zum Beispiel das dritte Gleis Delmenhorst- Bremen oder Hemelingen- Verden, werden explizit begründet mit den Jade- Weser- Port- Verkehren. Herr Polzin habe aber ausgeführt, da gebe es gar keine Verkehre, da gebe es nur zwei Schiffe in der Woche. Bremen und Niedersachsen haben jedoch Geld investiert und dies sicherlich nachdem von Fachleute Expertisen erstellt worden waren, dass es sich lohne eine hohe Summe dort zu investieren. Die niedersächsische rot-grüne Landesregierung setze die Politik der schwarz-gelben Regierung fort und habe die zweite Ausbaustufe als Untersuchung angemeldet. Insofern kann man nicht davon ausgehen, dass der Jade- Weser- Port dauerhaft nicht ausgelastet sei.

Selbst wenn das Hauptproblem die Bremerhavener Verkehre seien, welche Entlastung werde denn angeboten? Der Begriff der Entlastung scheine von Herrn Polzin anders verstanden zu werden, als von den Anwohnern. Es müsse ruhiger werden in den Wohngebieten, durch weniger Züge, langsamer fahrende Züge, bessere Züge, bessere Gleise oder auch Lärmschutzwände, aber insgesamt ruhiger. Wenn Herr Polzin von Entlastung spreche, dann möchte er den Verkehr flüssig laufen lassen. In der Vorlage stehe daher auch, dass der Ausbau der Strecke über Bremerhaven- Bremervörde- Rotenburg zusätzliche Kapazitäten schaffen solle. Das bedeute, dass durch die Wohngebiete kein Zug weniger fahre, sondern man müsse mit dem im Containerverkehr üblichen Zuwachs von etwa 4 % pro Jahr rechnen. Deswegen verstehe er nicht, wenn Niedersachsen schon voran gehe und diese Strecke anmelde, warum Bremen dies dann nicht ebenfalls mit einer Anmeldung unterstütze. Gerade vor dem Hintergrund, dass der Bundesverkehrswegeplan überbucht sei, wäre das Votum von zwei Bundesländern gewichtiger.

Alle Züge, die zur Amerikalinie wollen oder von der Amerikalinie kommen, müssen durch Bremen hindurch. Insofern bringe die Amerikalinie keinerlei Entlastung für Bremen.

**Herr Senator Lohse** betont, dass Herr Polzin bereits deutlich gemacht habe, dass man nicht davon ausgehe, dass die Strecke Oldenburg- Cloppenburg- Osnabrück tatsächlich genutzt werde, weil die Verkehre nicht vom Jade- Weser- Port- über die Rheinstrecke ins Ruhrgebiet laufen, sondern über die ARA-Häfen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen bedienen.

**Herr Höft** erklärt, dass er nicht nur Ortsamtsleiter in Hemelingen sei, sondern eben auch Vorsitzender des Regionalausschusses Bahnärm der Beiräte beiderseits der Haupteisenbahnstrecken in Bremen. Der Regionalausschuss habe vor, am 1. Juli in einer Vollversammlung darüber zu diskutieren, ob er zumindest vorläufig darauf verzichte, sich mit dieser Entlastungsstrecke über Cloppenburg Richtung Osnabrück zu befassen. Dazu erwarte er, dass die Verwaltung, im Regionalausschuss die Motivation für diese Vorlage und für diesen weitgehenden Verzicht auf die Beschäftigung mit dieser Entlastungsstrecke erläutere. Dann werde man sehen, wie der Ausschuss darauf reagiere, ob er dann dabei bleibe die sofortige Untersuchung dieser Entlastungsstrecke zu fordern. Ein Punkt sei ja, dass im Bundesverkehrswegeplan auch Planungsmittel vergeben werden, zumindest für die Bahn. Daher wäre es gut, wenn sich Bremen dafür stark mache, dass wenigstens die Planung für diese Entlastungsstrecke komme.

**Frau Dr. Schaefer** stellt klar, dass jeder Zug, der nicht durch den Bremer Knotenpunkt fahre, sondern eine Umgehungsstrecke nutze, aktiver Lärmschutz sei. Sie verstehe es so, dass das Knotengutachten laufe und auch wenn die Strecke jetzt im Bundesverkehrswegeplan nicht angemeldet werde, sie trotzdem zu einem späteren Zeitpunkt noch alternativ geprüft oder geplant werden könne.

Das dritte Gleis Burg sei eine alte Forderung in Bremen, es gebe dazu auch diverse Bürgerschaftsanträge. Das Problem sei, dass die Züge aus Bremerhaven kommend über Burg bis nach Bremen fahren. Es bestünde ohnehin schon eine Konkurrenzsituation zwischen dem Personennahverkehr und dem Güterverkehr. Oft müssten die Personennahverkehrszüge im Bahnhof oder auf der Strecke warten, weil ein Güterzug Vorrang habe.

**Herr Polzin** betont, dass die Maßnahme 3. Gleis angemeldet werde. Der Bund werde hier eine Kosten- Nutzen- Untersuchung machen, so wie derzeit bereits für die verschiedenen Trassenvarianten zwischen Hamburg, Bremen und Hannover. Es sei nichts vertan, wenn die Strecke Oldenburg- Cloppenburg- Osnabrück jetzt nicht angemeldet werde. Die Bahn könne selbst Projekte melden und auch der Bund könne selbst Bahnprojekte einbringen, wenn die Seeverkehrsprognosen und die prognostizierten Hinterlandverkehre ergäben, dass dies notwendig sei. Es gebe eine klassische Trennung: das Ruhrgebiet werde über die Häfen in Rotterdam und Antwerpen bedient, die an die Betuwe-Linie, ein reine Gütereisenbahnstrecke angeschlossen seien.

Die Ziele, die man verfolge, seien den Schienenpersonennahverkehr attraktiver zu machen, den maximal möglichen Lärmschutz durch Umgehungsstrassen zu erreichen und die Leistungsfähigkeit so zu erhöhen, dass Bremerhaven gegenüber Hamburg oder Rotterdam perspektivisch keinen Standortnachteil erleide. Er schlägt vor, im Anschluss an die Vorstellung des Eisenbahngutachtens im September in den Deputationen, auch in einer öffentlichen Veranstaltung gemeinsam mit der Bahnärminitiative, die Ergebnisse darzustellen und zu diskutieren. Es gehe auch um diese verkehrspolitischen Ziele und es sei derzeit nicht zu erkennen, dass der Ausbau der Cloppenburg Strecke einen wesentlichen Nutzen bringe. Die benannten Strecken seien für Bremen wichtig, um die Ziele zu erreichen. Die dritten Gleise nutzen insbesondere dem Personenverkehr, um diesen unabhängig von den übrigen Verkehren führen zu können. Sie seien auch als Vorsorge notwendig, da es relativ schnell passieren könne, dass der Jade-Weser-Port öfter angefahren werde, als bislang. So schnell, wie die Reeder eine solche Entscheidung treffen, könne man keine Eisenbahnstrecke bauen.

**Herr Senator Dr. Lohse** begrüßt das Angebot, das Gutachten den Beiräten und vor Ort vorzustellen.

Inzwischen liege ein Vorschlag zur Ergänzung des Beschlussvorschlags vor:

„Die Deputation bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, bei der konkreten Anmeldung der B 6n für den Bundesverkehrswegeplan, die Beschlusslage der Bremischen Bürgerschaft Landtag deutlich zu machen.“

Damit werde unterstrichen, dass es nicht um zwei gleichwertige Varianten gehe, sondern dass nur eine hier in Bremen politisch gewollt sei. Er stellt den Vorschlag formal als Änderungsantrag zur Abstimmung.

Der Änderungsantrag wird einstimmig angenommen und der Beschlussvorschlag ergänzt.

Beschluss:

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) nimmt von dem Bericht der Verwaltung Kenntnis.
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie bittet den Senator bei der konkreten Anmeldung für den Bundesverkehrswegeplan, die Beschlusslage der Bremischen Bürgerschaft deutlich zu machen.

*einstimmig*

<b>TOP 8</b>	<b>Verschiedenes</b>	
TOP 8a	<b>Herr Jägers</b> bittet um eine Karte von Bremen und Bremerhaven, auf der <b>die Tempo 30- Zonen</b> dargestellt sind.	

**Der gewünschte Bericht wird zu einer der nächsten Sitzungen schriftlich vorgelegt.**

TOP 8b	<b>Herr Jägers</b> bittet um einen Bericht über einen potentiellen <b>Mangel an Bauingenieuren</b> in der Straßenbauverwaltung, wodurch <b>Gelder nicht abgerufen</b> werden können.	
TOP 8c	<b>Herr Jägers bittet um einen Bericht</b> über den im Koalitionsvertrag benannten <b>Investitionsschwerpunkt Nord</b> .	
TOP 8d	<b>Herr Jägers</b> möchte einen <b>Sachstand zur Sanierung der A 270</b> . <b>Frau Neumeyer</b> ergänzt die Fragestellung den Ausbau der <b>Anschlussstelle St. Magnus</b> zum Vollanschluss.	

**Die Fragen werden in der nächsten Sitzung beantwortet.**

TOP 8e	<b>Deputationsreise</b>	
--------	-------------------------	--

**Frau Dr. Schierenbeck** schlägt vor, eine Deputationsreise zu machen. Sie stellt zwei Möglichkeiten vor, einmal kurzfristig einen Besuch der IBA in Hamburg sowie evtl. im nächsten Jahr eine Fahrt nach Frankfurt zur dortigen Wohnungsbaugesellschaft ABG Nova. Diese baue Häuser in Passivbauweise und vermiete diese unter 6 € pro m<sup>2</sup>.

**Der Vorschlag stößt auf grundsätzliche Zustimmung, die Verwaltung wir zur nächsten Sitzung dazu einen Vorschlag vorlegen.**

	<b>Herr Gottschalk</b> bittet darum, die Unterlagen ergänzend als <b>zip-Datei</b> zur Verfügung zu stellen.	
--	--	--

**Das Ressort prüft dies.**

**Herr Senator Dr. Lohse** schließt die 22. Sitzung der staatlichen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie und dankt den Anwesenden für ihre Teilnahme.

Vorsitzender

Sprecher

Protokoll

30. Mai 2013

## Inhalt des Berichts

- Grundwassermessnetze
- Messprogramm
- Gütekriterien
- Ergebnisse
- Maßnahmen



## Grundwasser- Gütebericht 2013

für das Land Bremen

Der Senator für Umwelt,  
Bau und Verkehr



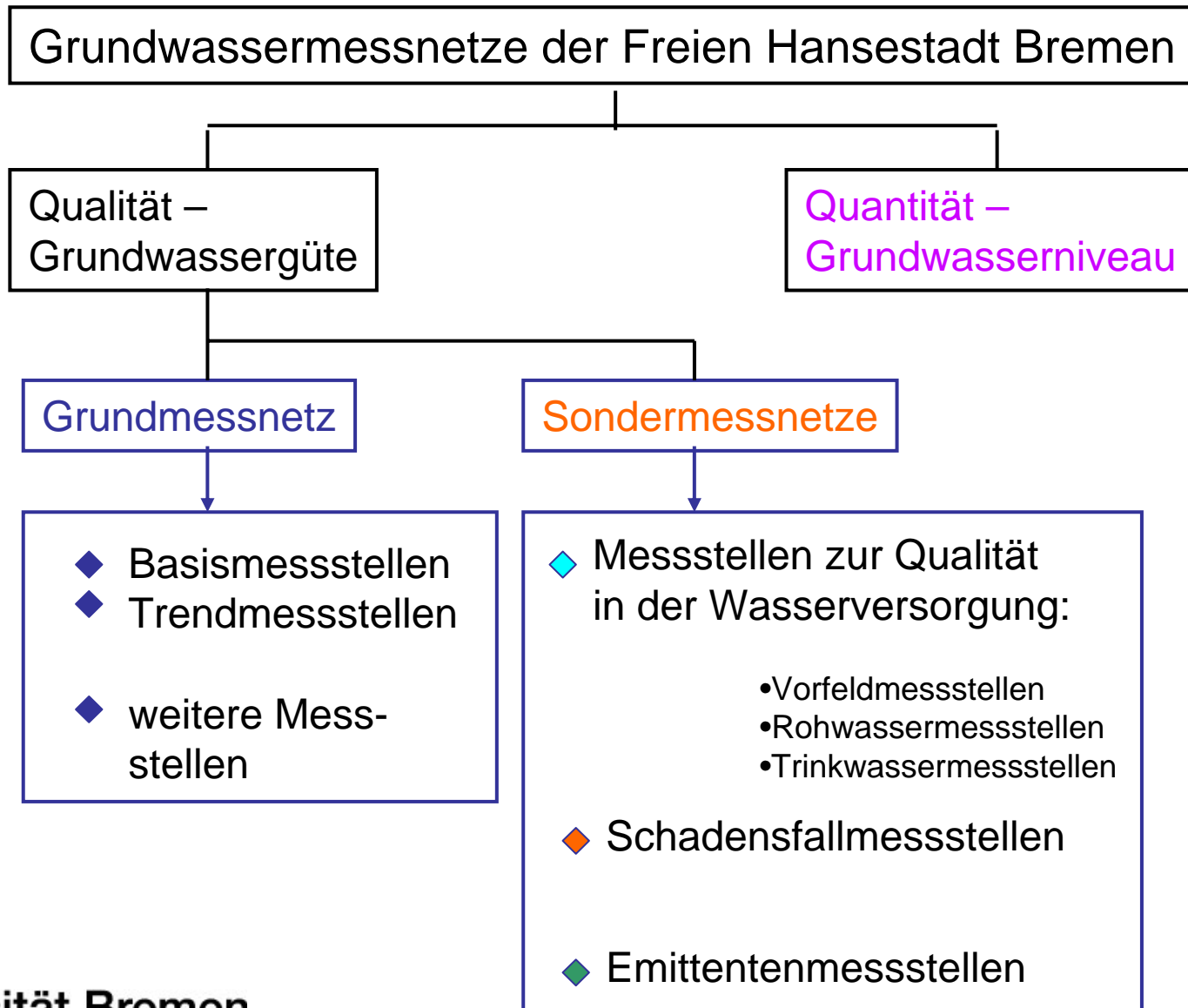
Freie  
Hansestadt  
Bremen



Universität Bremen

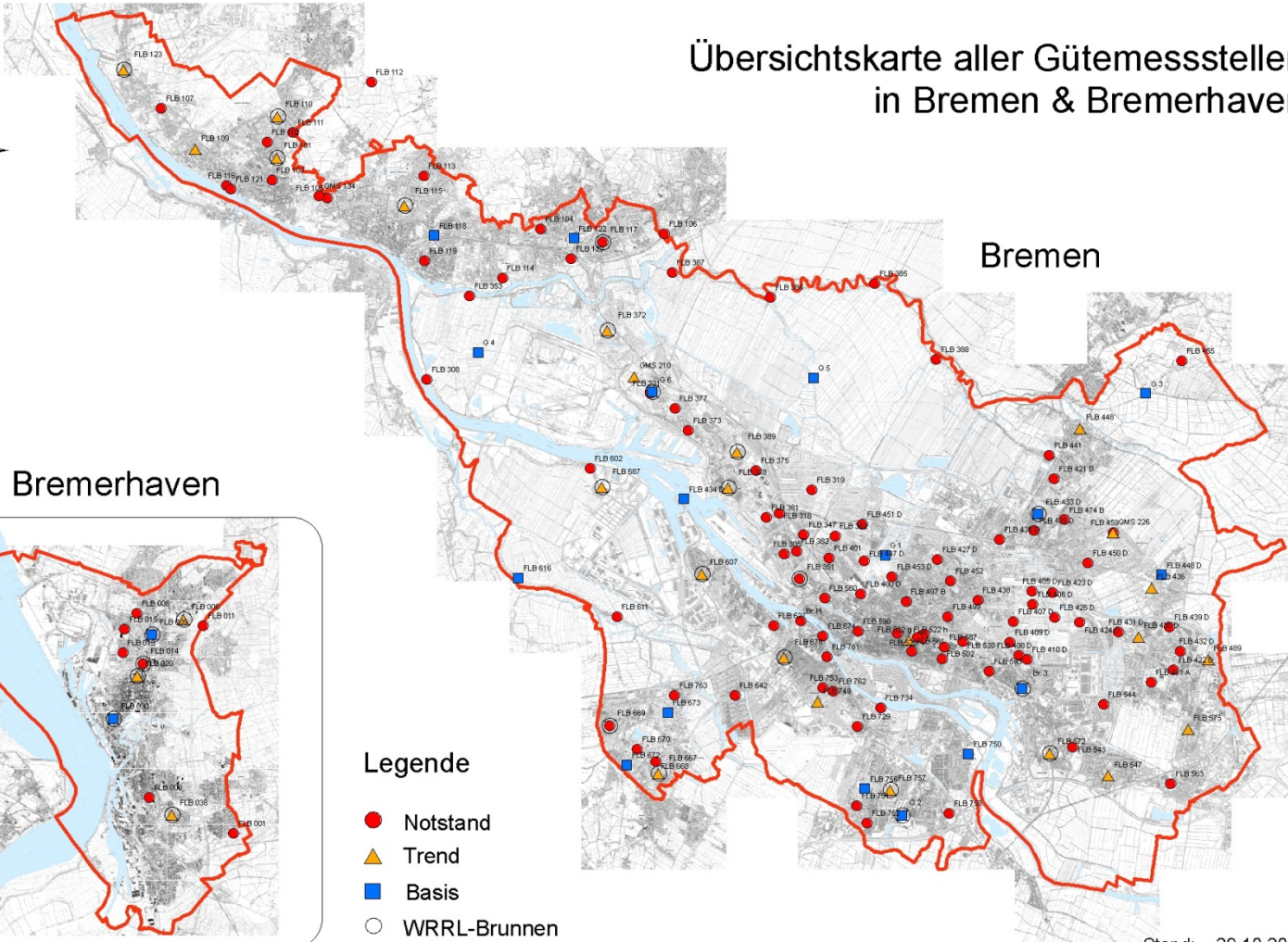


# 1. Grundwassermessnetze



## 2. Messprogramm

### Übersichtskarte aller Gütemessstellen in Bremen & Bremerhaven



Bremen

Bremerhaven

#### Legende

- Notstand
- ▲ Trend
- Basis
- WRRL-Brunnen

Stand: 29.10.2010  
Arne Knudsen | ZDI

Mind. 30 Parameter an bis zu 150 Messstellen  
Landesuntersuchungsamt für Chemie, Hygiene und Veterinärmedizin (LUA)  
international gültige Qualitätsansprüche (DIN EN ISO/IEC 17025)

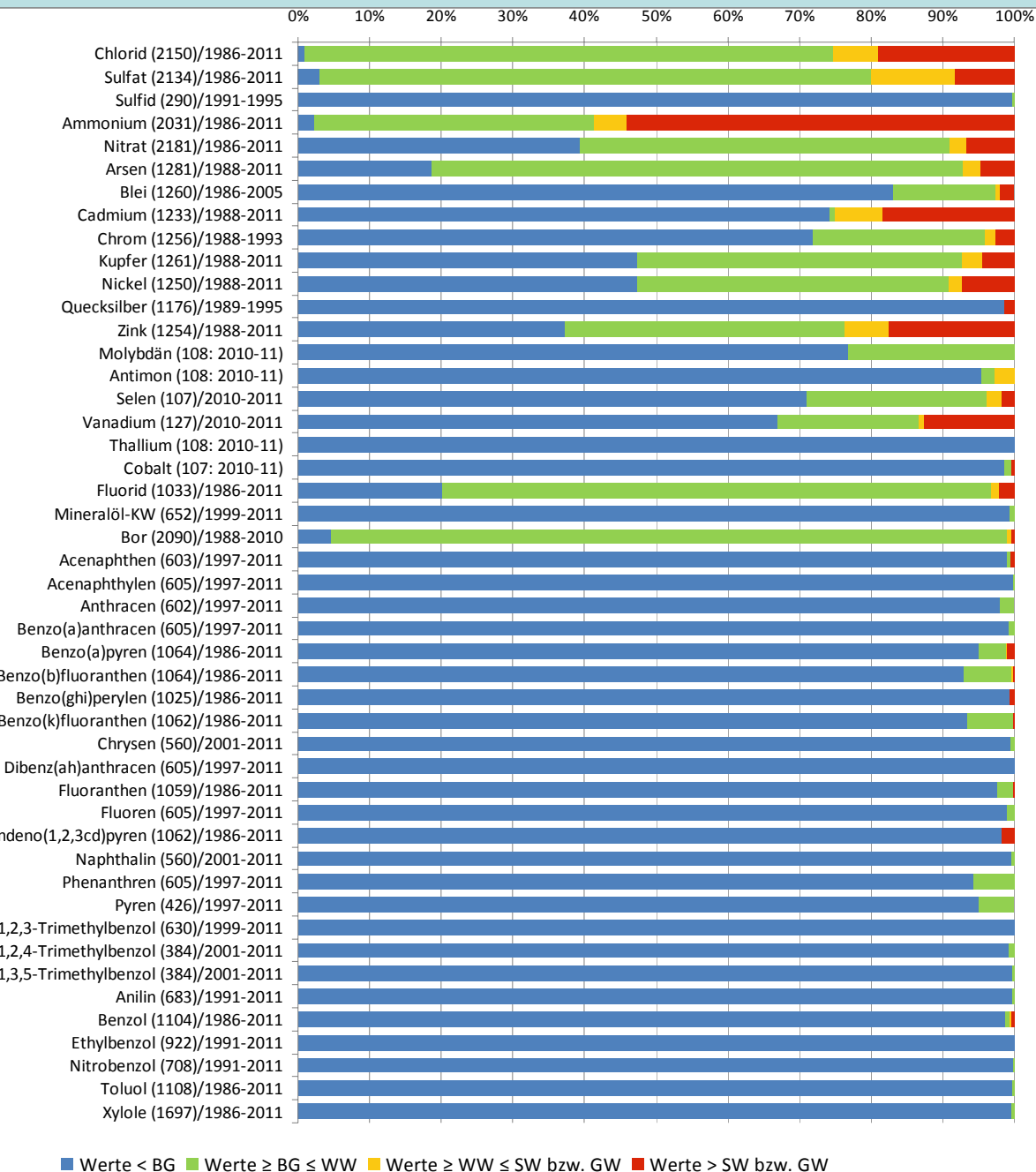


### 3. Grundwassergütekriterien

Vorsorgeorientiert:

- Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (2000/60/EG)
- Schwellenwerte nach Grundwasserverordnung (GrwV, 2010)
- Geringfügigkeitsschwellenwerte (LAWA 2004, 2013)
- Umweltqualitätsnormen nach 2008/105/EG (Tochterraichtlinie für prioritäre Stoffe)

# 4. Ergebnisse



## Anoxisch

- Eisen
- Ammonium/Nitrat
- Sauerstoff

## Salzstöcke und Küstenähe:

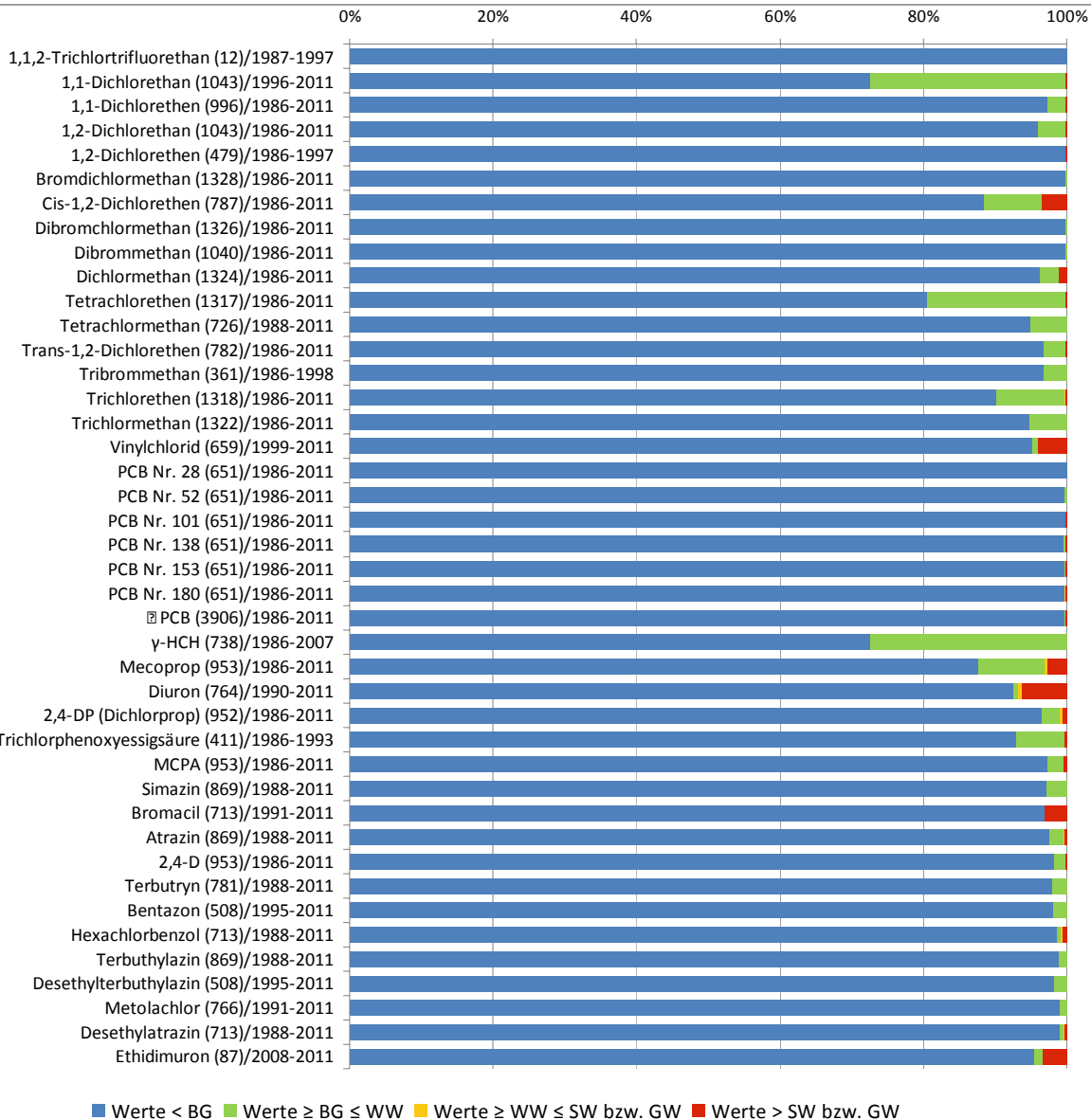
- Chlorid
- Sulfat

## Überschreitungen > 10%:

- Chlorid
- Ammonium
- Cadmium
- Vanadium
- Zink

- Keine Trends für Cd, Zn und V
- oberer Konzentrationsbereich regional typischer Konzentrationen

# 4. Ergebnisse



**MKW** < BSG, seit 2001

**PAK** < Güte-Kriterien seit 2001

**BTEX** Einzelbefunde

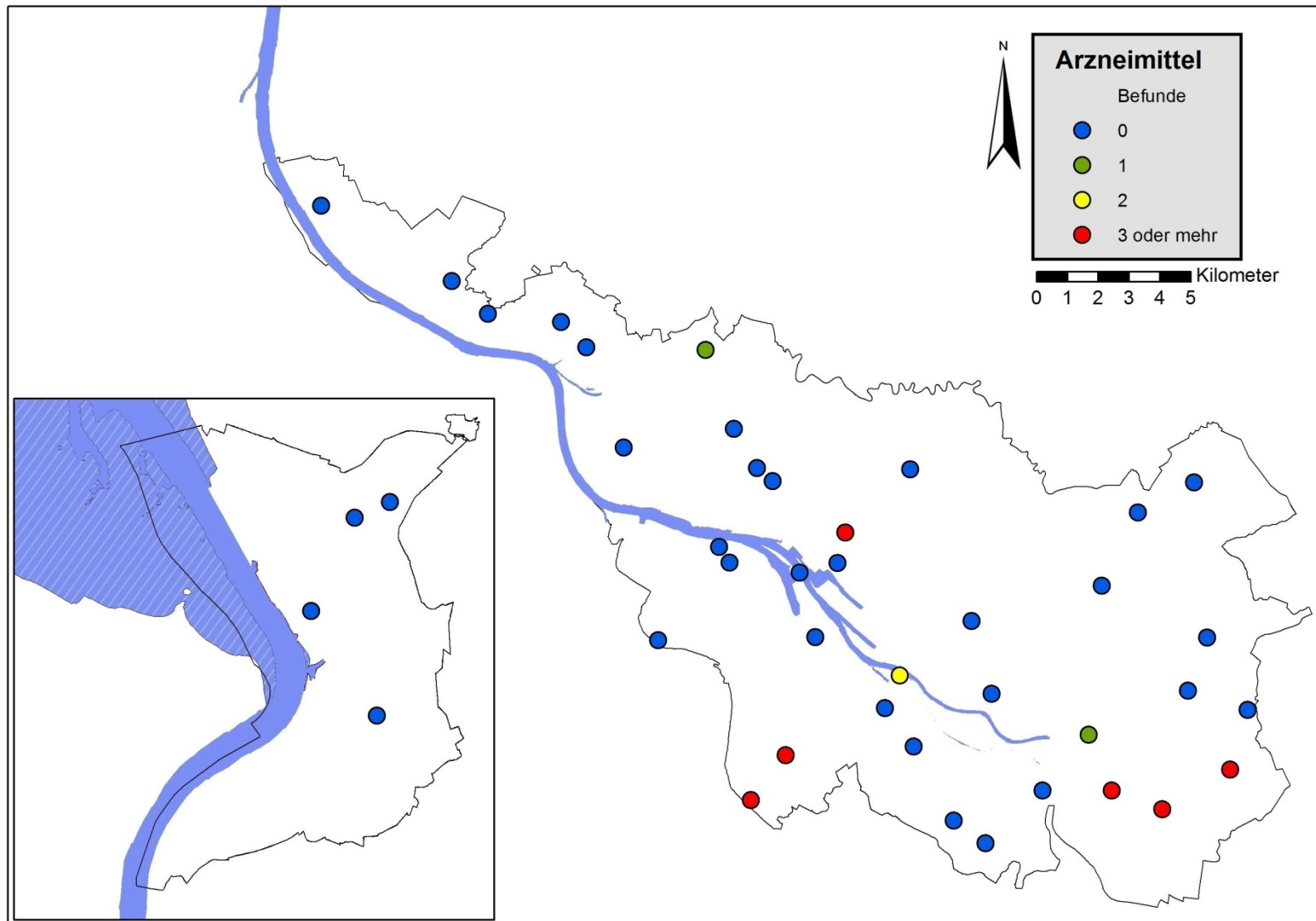
**PCB** < BSG seit 1991

**LHKW** Befunde ohne Trend und vereinzelt

**PSM:**  
40 regelmäßig,  
Aktualisierung des Umfangs durch ein Screening (130 weitere) erfolgt gerade.

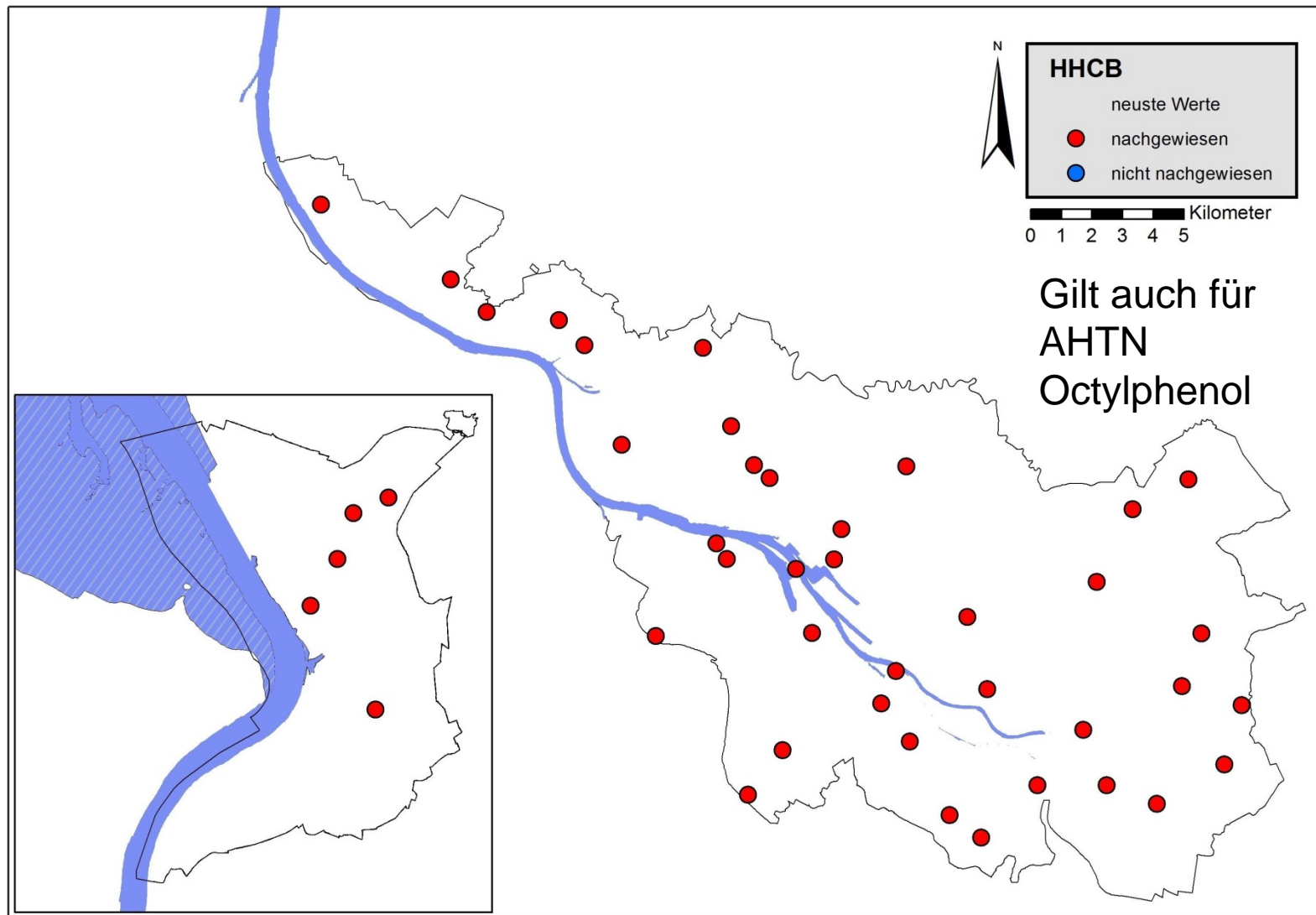
## 4. Ergebnisse

### Arzneimittel und Industriechemikalien





## Arzneimittel und Industriechemikalien



## 5. Maßnahmen

### **Programme zum vorsorgenden Schutz des Grundwassers**

- Förderprogramm zur Erfassung des Zustandes von privaten Grundleitungen für häusliches Abwasser
- Fördermaßnahmen im Bereich Landwirtschaft (Grundwasserschonende Produktionsweisen und Beratungsmaßnahmen)
- Anpassung des Messprogramms
- Fachaustausch auf Länder- und Bundesebene (z.B. Produktzulassungen)

### **Stufenweises Vorgehen bei Überschreitung und/oder Trends:**

Prüfung, Wiederholungsmessung, Information zuständiger Stellen, Fachaustausch  
Länder

### **Anoxisch**

Maßnahmen bei der Gründung von Fundamenten und Wasserhaltung bei Baugruben

### **PSM:**

Beratungsmaßnahmen

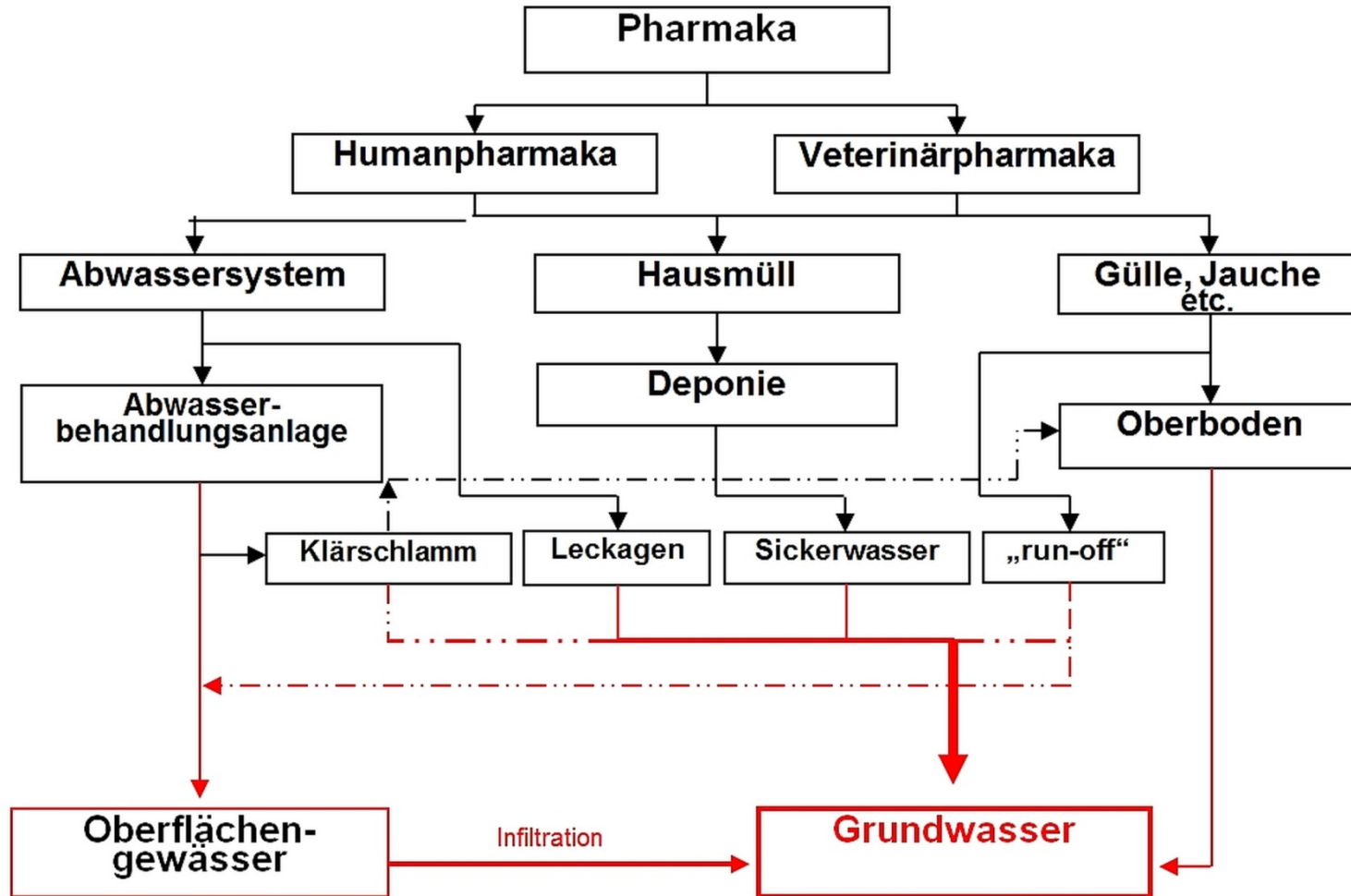
Wandel der Produktion

Anwendungseinschränkungen für Wirkstoffe

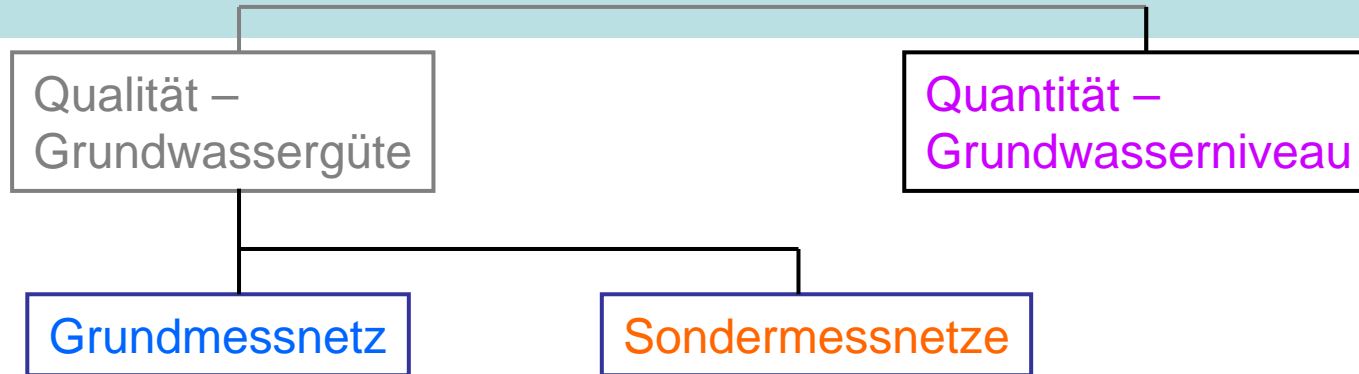
Anwendungsverbote



## Arzneimittel und Industriechemikalien



# 1. Grundwassermessnetze



Bereitstellung von Grundlagen für wasserwirtschaftliche Entscheidungen:

• Erfassung der natürlichen, weitgehend unbelasteten Grundwasserbeschaffenheit in Abhängigkeit von Grundwasserleitern, Landnutzung und Gefährdungspotentialen

} Vorsorgender Grundwasserschutz

• Darstellung der Grundwasserstände und Grundwasservorräte sowie deren Schwankungen  
• Erkennung von Veränderungen  
• Feststellung von Fließrichtung, Abstromraten und die Bestimmung von Wasserscheiden

• Erkundung von Altlastenverdachtsflächen  
• Bewertung von Altlasten  
• Kontrolle von Maßnahmen

} Nachsorge