

Herr Dr. Kountchev/ Tel.: 361 15039
Herr Lankowsky/Tel: 361 6465
Tel. Nr. 361- 4136

Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie
und Landwirtschaft (L)

**Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L)
am 19.05.2016**

**Stellungnahme des Landes Bremen zum
Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030
und zum Umweltbericht**

Sachdarstellung:

Bremen hatte Ende 2013 die vom Senat am 7. Mai 2013 beschlossenen Maßnahmen für die Bereiche Straße, Schiene und Wasserstraßen für die Bewertung im Rahmen der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) beim Bund angemeldet. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) hatte am 30. Mai 2013 den Bericht des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr zu den Anmeldungen des Landes Bremen zum Bundesverkehrswegeplan zur Kenntnis genommen.

Das BMVI hat am 16. März 2016 dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages und den Ländern den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 inkl. des Umweltberichts zur Stellungnahme übermittelt.

Zusätzlich hat in dem Zeitraum vom 21. März bis zum 2. Mai 2016 die öffentliche Auslegung des Gesamtplanentwurfs zum BVWP 2030 und des Umweltberichtes zum Bundesverkehrswegeplan vor Ort in allen Bundesländern sowie im Internet stattgefunden. Diese neue Form der Beteiligung war aufgrund der gesetzlichen Änderungen im Bereich des Umweltrechts erforderlich. Nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung ist für Verkehrswegeplanungen auf Bundesebene einschließlich Bedarfspläne eine Strategische Umweltprüfung (SUP) obligatorisch vorgeschrieben.

Die Länder sowie die Öffentlichkeit sind gebeten worden, zu dem Gesamtentwurf des Bundesverkehrswegeplanes und zu dem Umweltbericht eine Stellungnahme abzugeben. Die eingegangenen Stellungnahmen werden vom BMVI geprüft und in einem Bericht zum Konsultationsverfahren zusammenfassend behandelt werden.

Der Senat hat am 3. Mai 2016 den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr gebeten, gemäß der anliegenden Senatsvorlage die Stellungnahme des Landes Bremen zum Entwurf des BVWP 2030 und zum Umweltbericht vorzunehmen.

Beschlussvorschlag:

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

**Neufassung der Vorlage für die Sitzung des Senats
am 03.05.2016**

**Stellungnahme des Landes Bremen zum
Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030
und zum Umweltbericht**

A. Problem

Bremen hat Ende 2013 die vom Senat am 7. Mai 2013 beschlossenen Maßnahmen (Vorlage 921/18) für die Bereiche Straße, Schiene und Wasserstraßen für die Bewertung im Rahmen der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) beim damaligen BMVBS angemeldet. Die Veröffentlichung des BVWP-Entwurfs war ursprünglich für Sommer letzten Jahres vorgesehen und wurde durch das BMVI immer wieder verschoben. Das BMVI hat am 16. März 2016 dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages und den Ländern den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 inkl. des Umweltberichts zur Stellungnahme übermittelt.

Zusätzlich findet in dem Zeitraum vom 21. März bis zum 02. Mai 2016 die öffentliche Auslegung des Gesamtplanentwurfs zum BVWP 2030 und des Umweltberichtes zum Bundesverkehrswegeplan vor Ort in allen Bundesländern sowie im Internet statt. Diese neue Form der Beteiligung war aufgrund der gesetzlichen Änderungen im Bereich des Umweltrechts erforderlich. Nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung ist für Verkehrswegeplanungen auf Bundesebene einschließlich Bedarfspläne eine Strategische Umweltprüfung (SUP) obligatorisch vorgeschrieben.

Die Länder sowie die Öffentlichkeit sind gebeten worden, zu dem Gesamtentwurf des Bundesverkehrswegeplanes und zu dem Umweltbericht eine Stellungnahme abzugeben. Die eingegangenen Stellungnahmen werden vom BMVI geprüft und in einem Bericht zum Konsultationsverfahren zusammenfassend behandelt werden.

In einem vorgezogenen Forschungsvorhaben wurde die bisherige Methodik der Bundesverkehrswegeplanung umfassend überarbeitet.

Die Ergebnisse der Bewertung auf Projektebene sind als Anlagen zu dem Gesamtentwurf und dem Umweltbericht zusammengefasst. Für jedes Projekt wurde ein Dossier mit ausführlicher Darstellung der Projektgrunddaten, Entwurfsparameter, das Bewertungsergebnis mit Begründung der Dringlichkeitseinstufung, der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung sowie der raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilung erstellt. Diese Informationen sind in dem sog. Projektinformationssystem PRINS online dokumentiert.

Kernaussagen

Nach den Verkehrsprognosen des BVWP 2030 wird sich der Personenverkehr bezogen auf die Verkehrsleistung insgesamt um 12,2 % im Vergleich zu 2010 erhöhen. Die Transportleistung im Güterverkehr soll im gleichen Zeitraum wesentlich stärker mit 38 % steigen. Bedeutend für Bremen ist die prognostizierte Zunahme des Hafenumschlags der deutschen Nordseehäfen von 2010 bis 2030 um 80 %. Dies erfordert eine leistungsfähige und umweltverträgliche Seehafenhinterlandanbindung.

<u>Personenverkehr</u> <u>[Mrd. Pkm]</u>	<u>2010</u>	<u>2015</u> <u>BVWP 2003</u>	<u>2030</u>	<u>Zuwachs</u> <u>2010 – 2030</u> <u>[%]</u>
MIV	902,4	873,0	991,8	9,9
Eisenbahn	84,0	98,0	100,1	19,2
Öff. Straßenpersonenverkehr	78,1	86,0	82,8	6,0
Luft	52,8	73,0	87,0	64,8
Insgesamt	1.117,3	1.130,0	1.261,7	12,9
Güterverkehr				
<u>[Mrd. tkm]</u>	<u>2010</u>	<u>2015</u> <u>BVWP 2003</u>	<u>2030</u>	<u>Zuwachs</u> <u>2010 – 2030</u> <u>[%]</u>
Eisenbahn	107,6	148,0	153,7	42,9
Straße	437,0	374,0	607,4	38,9
Binnenschiff	62,3	86,0	76,5	22,8
Insgesamt	607,1	608,0	837,6	38,0

Tab. 1: Entwicklung der Verkehrsleistung im Personen und Güterverkehr nach Verkehrsträger
Quelle: Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 54 u. 55.

Als zentrales verkehrspolitisches Steuerungsinstrument sieht der BVWP 2030 ein Gesamtinvestitionsvolumen i. H. v. 264,5 Mrd. € vor.

Dabei wird den Erhaltungsmaßnahmen mit einem Volumen von 141,6 Mrd. € ein eindeutiger Vorrang eingeräumt (siehe auch Tab. 2). Die Aus- und Neubaumaßnahmen konzentrieren sich auf die Beseitigung von Engpässen auf Hauptachsen und in wichtigen Verkehrsknoten. 75 % der Mittel für Aus- und Neubauprojekte der Straße konzentrieren sich auf großräumig wirksamen Projekte und 25 % auf sonstige Bundesstraßen.

Gesamtinvestitionen (in Mrd. €)	Sonstige Investitionen (2016-2030)	Erhaltung/Ersatz (2016-2030)	Aus- und Neubau (2016 bis 2030) (ohne Erhaltungs- /Ersatzanteil)		Aus- und Neubau „Schleppe“ (ab 2031)	
			Laufende und fest disponierte Vorhaben	Neue Vorhaben VB/VB-E		
		Erhaltungs-/ Er- satzinvestitionen (inkl. Erhaltungs-/ Ersatzanteile in kombinierten Aus- bauprojekten)			Neue Vorha- ben VB/VB-E (mit Erhal- tungs- /Ersatzanteil)	
Bundesfernstraßen	130,7	12,0	67,0	15,9	19,3	16,4
Schienenwege der Eisenbahnen des Bun- des	109,3	7,4	58,4	8,4	17,2	17,9
Bundeswasserstraßen	24,5	2,2	16,2	0,9	1,8	3,5
Alle Verkehrsträger	264,5	21,6	141,6	25,2	38,4	37,8

Tab. 2: Gesamtinvestitionsvolumen des BVWP 2030 nach Verkehrsträger und Verwendungsart
Quelle: Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 14.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Projekte des BVWP 2003 und des BVWP 2030 entsprechend der Projektmeldung Bremens mit ihrer Dringlichkeitseinstufung zusammengefasst.

Projekte BVWP	BVWP 2003 Dringlichkeit	BVWP 2030 Dringlichkeit	Kosten [Mio. €]
Bundesfernstraßen			
BAB 281			
BA 2/2	VB	fest disponiert	112,1
BA 4 Weserquerung	VB	VB	260,4
B6n	WB*	VB	147,9
B212n	VB	WB*	10,3
A 27 6-streifiger Ausbau	WB	VB-E	112,7
A 1 8-streifiger Ausbau	WB	WB*	112,9
Schiene			
Ausbau EVB-Netz	-	Maßnahmen werden im Zusammenhang mit der Variante Alpha E bewertet	
ABS Rotenburg/Wümme – Minden	VB		
Mehrgleisiger Ausbau Bremen-Burg-Verden	-		
Zweigleisiger Ausbau Strecke Langwedel – Uelzen			
Variante „Alpha E“ des Dialogforums Schiene Nord	-	Bewertung in Arbeit	3.000,0
Korridor Hamburg/Bremen – Hannover (Y)	VB	(Ersatz durch Alpha E)	2.865,4
Ausbautrecke Delmenhorst - Bremen	-	(Bestandteil Knoten Bremen)	-
Knoten Bremen	VB		nachgelagerte Bewertung
Beschleunigung Korridor Hamburg - Ruhrgebiet	-	Potenzieller Bedarf	-
Ausbautrecke Oldenburg - Osnabrück	-	nicht aufgenommen	-
Wasserstraßen			
Außenweser	VB	VB-E	62,3
Unteres Weser	VB	VB-E	40,7
Mittelweser	VB	Lauf. Projekt	10,0

VB: Vordringlicher Bedarf; VB-E: Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung; WB: Weiterer Bedarf; WB*: Weiterer Bedarf mit Planungsrecht; PF: Projekt planfestgestellt.

Tab. 3: Zusammenstellung der Projektanmeldung Bremens mit den Ergebnissen des Entwurfes des BVWP 2030

Abweichend von den Bundesfernstraßen und den Wasserstraßen ist bei den Schienenwegen keine direkte Gegenüberstellung der in den Entwurf des BVWP 2030 aufgenommenen Maßnahmen

und der Maßnahmen des BVWP 2003 möglich. Dies liegt darin begründet, dass mit der Variante Alpha E des Dialogforums Schiene Nord eine Ausbauvariante als Ersatz für die Y-Trasse neu entwickelt wurde. Da das Ergebnis erst Ende 2015 vorlag, der BVWP jedoch veröffentlicht werden sollte, da er als Entwurf bereits im Sommer 2015 als „BVWP 2015“ angekündigt war, konnte die Alpha-E Variante für den vorliegenden BVWP-Entwurf noch nicht bewertet werden. Auf Basis der Variante Alpha E und unter Einbeziehung weiterer Maßnahmen, die auch die Anbindung an den Hafen in Bremerhaven und an den Knotenpunkt Lehrte beinhalten, ermittelt das BMVI derzeit den verkehrlich notwendigen und wirtschaftlich tragfähigen Ausbaubedarf des Schienennetzes im Untersuchungsraum. Diese Untersuchungen konnte der BMVI noch nicht abschließen, so dass bislang weder der genaue Projektumfang noch das genaue Investitionsvolumen für diese neu entwickelte Maßnahme angegeben werden können. Das BMVI hat in Aussicht gestellt, die Arbeiten bis zum Ende des Sommers 2016 abzuschließen und zu einem Bund-Länder Gespräch zu dieser Thematik eingeladen. Erwartet wird, dass das BMVI anschließend das Ergebnis mit den betroffenen Ländern kommuniziert.

Seitens des BMVI wurden die Länder gebeten, Stellungnahmen möglichst bis zum 2. Mai 2016 einzureichen.

Nach Auswertung der Stellungnahmen soll eine Überarbeitung des BVWP-Entwurfes erfolgen. Parallel sollen die Entwürfe der Ausbaugesetze für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraßen erarbeitet werden.

Der Bedarfsplan 2030 soll voraussichtlich vor der Sommerpause 2016 von der Bundesregierung beschlossen werden. Die Entwürfe der Ausbaugesetze sollen vorher den Ländern zu Stellungnahmen übersandt werden.

B. Lösung

Nach Auswertung der vorliegenden Unterlagen soll folgende Stellungnahme zum Entwurf des BVWP 2030 und zum Umweltbericht abgegeben werden.

I. Bereich Bundesfernstraßen

Die nun von BMVI vorgelegten vorläufigen Ergebnisse sind aus Bremer Sicht für die Straßenbaumaßnahmen überwiegend positiv. Für die Schließung des Autobahnringes A 281 um Bremen besteht Klarheit. Neben dem laufenden Projekt des BA 2/2 der BAB A 281, welches nicht neu bewertet wurde, wird der BA 4 der BAB A 281, die Weserquerung, nun nicht mehr als ÖPP-Projekt, sondern konventionell realisiert und über den Bundeshaushalt finanziert. Insgesamt wird aus Bremer Sicht ein schlüssiges Ergebnis erzielt, denn die Umsetzung dieser Fernstraßenbaumaßnahmen des Bundes ist gleichermaßen Ziel der Verkehrspolitik des Landes Bremen zur Schließung der Autobahnring um Bremen. Die A 281 dient neben einer deutlich verbesserten Erschließung der Häfen, des Güterverkehrszentrums und des Flughafens auch der Verkehrsentlastung des Bremer

Straßennetzes. Für die Realisierung der Bedarfsplanprojekte ist aus Sicht Bremens eine bundesseitige Übernahme aller Bauherrenkosten, insbesondere der Planungskosten erforderlich.

1. A 281 BA 2/2 Kattenturm – AS Bremen/Airport-Stadt

Das Projekt ist als laufendes und fest disponiertes Vorhaben eingestuft. Die Einstufung entspricht dem Projektsachstand und der bisherigen Absprachen mit dem BMVI. Der Bau dieses Bauabschnittes wird so erfolgen, dass keine Präjudizierung für eine Variantenentscheidung der später zu realisierenden Maßnahme B 6n erfolgt.

2. A 281 BA 4, Weserquerung (Projektnummer A281-G10-HB)

Der Autobahnabschnitt ist in den Vordringlichen Bedarf eingestuft und dient der Schließung des Autobahnringes um Bremen. Mit der Entscheidung für eine konventionelle Finanzierung dieses Bauabschnittes können Risiken einer ÖPP-Realisierung vermieden werden und es wird eine kurzfristige Realisierung ermöglicht.

3. B 6n, Neuenlander Straße (A 281) – Bremen/Brinkum (A 1) (Projektnummer B6n-G11-HB-NI)

Bremen hat drei Varianten zur Verkehrsführung zur Prüfung durch das BMVI für den BVWP angemeldet: als bremische Vorzugslösung die Tunnellösung in offener bzw. in geschlossener Bauweise und die Vorzugslösung des Bundes als Umfahrung des Flughafens. Im vorliegenden BVWP-Entwurf wurde allein die Vorzugslösung des Bundes mit Umfahrung des Flughafens bewertet und in den Vordringlichen Bedarf (VB) eingestuft. Die ebenfalls von Bremen angemeldeten Varianten mit Untertunnelung des Flughafens werden im vorgelegten BVWP-Entwurf dagegen nicht behandelt.

Der Senat stellt fest, dass der Entwurf des BVWP somit bezüglich der B 6n nicht im Einklang mit den Beschlüssen der Bremischen Bürgerschaft vom 18. Oktober 2012 zur Trassenführung der B 6n steht. Daher sind durch den Senat zunächst Gespräche mit dem BMVI zur weiteren Vorgehensweise bei der B 6n zu führen. Zur Vorbereitung darauf wird das BMVI gebeten, die Bewertungsergebnisse aller bewerteten Varianten zur Verfügung zu stellen.

4. B 212n, Landesgrenze HB/Nds. – A 281

Bei der Maßnahme B 212 n erfolgte die Gesamtanmeldung durch Niedersachsen. Bremen hat den Bremischen Abschnitt als Teilprojekt angemeldet. Die B 212n ist leider anders als bisher nur als Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*) eingestuft und somit gegenüber der Einstufung unter Vordringlichem Bedarf (VB) im noch geltenden BVWP 2003 zurückgestuft worden.

Die B 212n hat eine wichtige Zubringerfunktion zur A 281 und in das weitere Autobahnnetz. Sie würde die Ortsdurchfahrt Strom von Verkehren, insbesondere durch LKW, deutlich entlasten.

Unter raumordnerischen und stadtentwicklungspolitischen Gesichtspunkten ist festzustellen, dass das GVZ ebenfalls von einer leistungsfähigeren Anbindung Richtung Delmenhorst und den Land-

kreis Wesermarsch profitieren würde. Daher ist der Neubau der B 212n zur A281 AS Bremen-Seehausen in den Vordringlichen Bedarf aufzunehmen. Bremen wird sich gemeinsam mit Niedersachsen dafür einsetzen. Parallel wird Bremen das Land Niedersachsen bitten, die Variantenführung auf Niedersächsischen Gebiet zu klären und eine zeitnahe und umsetzbare Lösung für den Netzschluss durch eine Verbindung von der B 212n zur A 28 herbeizuführen. Ziel ist es, auf diesem Weg die Voraussetzung zu schaffen, um die B 212n wieder in den „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP aufzunehmen.

5. A 27 Sechsstreifiger Ausbau Bremen/Überseestadt – Bremer Kreuz (Projektnummer A27-G10-HB-NI)

Der Senat begrüßt die Einstufung der A 27 in die Dringlichkeitsstufe Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E).

Die Darstellung im Übersichtsplan der Nutzungsart des Gebietes des Wohn-/Büropark Oberneuland als gewerbliche Baufläche ist entsprechend dem rechtskräftigen Bebauungsplan 2443, der ein gegliedertes Mischgebiet festsetzt, anzupassen. Im weiteren Planungsverfahren ist eine Prüfung erforderlich, ob die für einen 6-streifigen Ausbau erforderlichen Flächen und Abstände vorhanden sind.

6. A 1 Achtstreifiger Ausbau Bremer Kreuz – Bremen/Brinkum (Projektnummer A1-G30-NI-HB-T3-HB)

Die A 1 ist in der Prognose für das Jahr 2030 bei Umsetzung aller Maßnahmen des BVWP weiterhin als Abschnitt mit der höchsten Staugefahr von mehr als 300 Stunden pro Jahr eingestuft. Aufgrund des hohen NKU-Wertes von 6,2 sollte diese Maßnahme in den VB-E aufgenommen werden. Die Maßnahme sollte in Verbindung mit dem Ersatzneubau der Weserbrücke der A 1 und anderer Ingenieurbauwerke erfolgen.

7. B74 - NI - OU Ritterhude (Projektnummer B74-G10-NI)

Im geltenden Flächennutzungsplan der Freien Hansestadt Bremen ist die direkte Anbindung der B 74 an die A 281 in Oslebshausen vorgesehen.

8. Änderung der Dringlichkeitsstufe von Fernstraßenprojekten

Der SUBV hat bezüglich der Prioritäten auf Basis des vorliegenden BVWP-Entwurfs mit dem BMVI Verhandlungen geführt mit dem Ziel, den Nutzen des BVWP für Bremen zu optimieren und ein schlüssiges Ergebnis zu erreichen. Bezüglich der A 1 und der B 6n wurden Veränderungen in der Dringlichkeitsstufe vereinbart. Die Ergebnisse sind wie folgt:

Eine Aufnahme des achtstreifigen Ausbaus der A1 zwischen Bremer Kreuz und Bremen/Brinkum (Projektnummer A1-G30-NI-HB-T3-HB) in den vordringlichen Bedarf bietet für Bremen viele Vorteile. Durch die Erhöhung der Leistungsfähigkeit in diesem hoch belasteten Abschnitt kann das städtische Straßennetz im Bereich der Weserquerungen entlastet werden. Zugestaute Straßen in der

Neustadt, Obervieland, Osterholz und Hemelingen hervorgerufen durch Staus auf der A 1 können somit minimiert werden. Für die angrenzenden Bremer Stadtteile Hemelingen und Obervieland wird es in Verbindung mit dem Ausbau aufgrund der Verkehrslärmschutzverordnung neuen und besseren Lärmschutz geben. Daher soll in Abstimmung zwischen Bremen und dem Bund dieses Projekt im BVWP in die Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung“ (VB-E) eingestuft werden.

Der Entwurf des BVWP bezüglich der B 6n, Neuenlander Straße (A 281) – Bremen/Brinkum (A 1) (Projektnummer B6n-G11-HB-NI) steht nicht im Einklang mit den Beschlüssen der Bremischen Bürgerschaft vom 18. Oktober 2012 zur Trassenführung der B 6n als Tunnel unter dem Flughafen hindurch. Das BMVI hat wiederholt darauf hingewiesen, dass diese Tunnellösung vom Bund nicht mitgetragen wird. Bremen akzeptiert die einseitige Betrachtung der Vorzugslösung des Bundes nicht. Daher spricht sich Bremen gegen die Einstufung dieser Variante in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ (VB) aus. Um weiter mit dem Bund über die bremische Vorzugslösung zu verhandeln, ist eine Einstufung der B 6n in die Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ (WB*) im neuen BVWP zwischen Bremen und dem Bund verabredet worden.

II. Bereich Bundesschienenwege

Positiv ist zu vermerken, dass in der Engpassanalyse Schiene der Knoten Bremen insbesondere mit den Strecken Bremen – Bremerhaven und Bremen – Verden – Hannover als überlastet dargestellt ist. Bislang fand diese Tatsache in offiziellen Dokumenten der DB AG und des Bundes keinen Niederschlag. Ebenfalls positiv ist die Aussage zu werten, dass diese Engpässe mit den Ausbaumaßnahmen im Raum Hamburg / Bremerhaven – Hannover auf Basis der vom „Dialogforum Schiene Nord“ gewählten erweiterten Alternative „Alpha E“ aufgelöst werden sollen. Allerdings kann diese Alternative „Alpha E“ aufgrund fehlender Planungen erst im Nachgang bewertet werden, Aussagen zu konkreten Infrastrukturmaßnahmen in der Region Bremen werden daher nicht gemacht. Auch zu dem aus Bremer Sicht wichtigen Ausbau der EVB-Infrastruktur (Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg) äußert sich der Bund nur dahingehend, dass die Strecke ohne weitere Maßnahmen im Umland nicht wirtschaftlich sei und auch diese Strecke im Zusammenhang mit dem Vorhaben „Alpha E“ zu betrachten sei. In den Entwurf des BVWP wurde vor diesem Hintergrund noch das Bewertungsergebnis für die ursprüngliche Y-Trasse aufgenommen, die sich im vordringlichen Bedarf befindet. Die Bewertung des „Alpha E“ soll im Nachgang erfolgen, über den Zeitrahmen dafür ist derzeit nichts bekannt. Weitere Maßnahmen für den Knoten Bremen können aus einer Sammelposition für Knoten finanziert werden, allerdings liegen auch hier noch keine konkreten Maßnahmen vor.

Insgesamt gesehen sind die Anmeldungen des Landes Bremen im Entwurf des BVWP 2030 zum derzeitigen Stand umfangreich berücksichtigt worden. Dabei ist allerdings anzumerken, dass das

Bewertungsverfahren durch den BMVI noch nicht abgeschlossen ist. Positiv ist bislang zu vermerken, dass anerkannt wurde, dass im Schienennetz des Hinterlandes Kapazitätsengpässe bestehen und diese beseitigt werden müssen.

Dies zeigt sich durch die Ausweitung des Untersuchungsraums bis Bremerhaven und das Einbeziehen der Strecken Bremerhaven – Bremen – Langwedel und Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg in die Untersuchung. Der Ausbau der „Amerikalinie“ Langwedel – Uelzen und der Strecke Rotenburg (Wümme) – Verden – Minden, der bereits zum vergangenen BVWP angemeldet wurde, ist als Bestandteil der Variante Alpha E weiterhin im Entwurf enthalten. Auch der von Bremen angemeldete Ausbau der Strecke Hamburg – Bremen – Ruhrgebiet wurde berücksichtigt. Art und Umfang dieser Maßnahmen sollen im Verlauf der Untersuchungen zu einem Deutschland Takt (Konzept eines deutschlandweiten Taktsystems im Schienenpersonenfernverkehr mit Anschlusssicherung in Knotenbahnhöfen) konkretisiert werden. Der Knoten Bremen wird erst im Nachgang zum BVWP untersucht, da eine dafür erforderliche detaillierte Betriebssimulation sehr zeitaufwendig ist und nicht bis zu der geplanten Verabschiedung des BVWP 2030 abgeschlossen werden kann. Dem Knoten zugeordnet wird auch der mögliche Ausbau der Strecke Bremen – Delmenhorst. Diese Strecke ist von HB zum Ausbau angemeldet worden; aufgrund der Verkehrsumlegung mit allen BVWP-Maßnahmen für das Prognosejahr 2030 ist zu erkennen, dass hier weiterhin eine Auslastung von mehr als 110 % gegeben ist und somit ein Ausbau erforderlich ist.

Über die Maßnahmen der Variante Alpha E und den Ausbau des Knotens Bremen, die derzeit noch untersucht werden, ist aus Sicht des Landes Bremen sicherzustellen, dass sowohl die Verkehre von und nach Bremerhaven als auch die Verkehre vom und zum JadeWeserPort zukünftig mit guter Betriebsqualität abgewickelt werden können.

III. Bereich Bundeswasserstraßen

Die von Bremen angemeldeten Maßnahmen für die Außen-, Unter- und Mittelweser wurden als laufende und fest disponierte Projekte bzw. als neue Vorhaben im Vordringlichen Bedarf berücksichtigt.

Die Außenweser sowie die südliche und nördliche Unterweser sind als neue Vorhaben in den Vordringlichen Bedarf-Engpassbeseitigung (VB-E) eingestuft. Mit dieser Einstufung sind die drei Vorhaben innerhalb des Vordringlichen Bedarfs (VB) als besonders wichtige Projekte gekennzeichnet.

Die Mittelweser ist als laufendes und fest disponiertes Projekt, unter Finanzierungsbeteiligung Bremens, eingestuft. Das Projekt wird in der Basisvariante, Anpassung für das 2,5 m abgeladene Großmotorschiff umgesetzt. Ebenso ist die Schleuse Minden, hier besteht eine Finanzierungsbeteiligung der Länder Freie Hansestadt Bremen, Niedersachsen sowie Nordrhein-Westfalen, eingestuft.

Die genannten Finanzierungsbeteiligungen des Landes Bremen bei den Projekten Stichkanal Salzgitter (VB) und Stichkanal Hildesheim (WB) sind Fehlinterpretationen der bestehenden Finanzierungsvereinbarungen durch das BMVI. Die genannten neuen Vorhaben im Weiteren Bedarf, Stichkanal Osnabrück und Verbindungskanal Süd (Minden) müssen noch mit den Finanzierungspartnern des Mittellandkanals (West) konkretisiert werden.

IV. Stellungnahme zum Umweltbericht

Der Umweltbericht zum BVWP stellt für Behörden und Öffentlichkeit die wesentliche Bewertungsgrundlage im Rahmen der strategischen Umweltprüfung dar. In ihm sind die direkten und indirekten Auswirkungen auf die Schutzgüter nach § 2 Abs.1 Umweltverträglichkeitsprüfungs-Gesetzes bei einer Umsetzung des BVWPs aufzuführen und zu bewerten.

Bezogen auf das Schutzgut Wasser greift die Prüfung des Umweltberichtes jedoch zu kurz. So fehlt eine Bewertung der Maßnahmen auf Grundlage der Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer gemäß § 27ff WHG, die eine Verschlechterung des ökologischen und chemischen Zustands der Gewässer bzw. ihres ökologischen Potenzials verbietet bzw. die Erreichung und Erhaltung eines guten chemischen und ökologischen Zustandes bzw. des ökologischen Potenzials der Gewässer gebietet. Die in den § 27ff WHG genannten Ziele wurden den EU-Mitgliedsstaaten durch die Europäische Wasserrahmenrichtlinie (2000/60/EG) vorgegeben. Eine Begrenzung der Überprüfung auf Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser auf Überschwemmungsgebiete nach § 76 WHG sowie auf Wasser- bzw. Heilquellenschutzgebiete (§§ 51 und 53 WHG), wie hier geschehen, ist vor diesem Hintergrund, insbesondere mit Blick auf den Ausbau der Bundeswasserstraßen, unzureichend.

Bezogen auf den sechsstreifigen Ausbau der A 27 im Bereich Bremen/Überseestadt – Bremer Kreuz sind im Projektinformationssystem PRINS als Natura2000-Gebiete in der Wirkzone des Vorhabens ein VSG und sechs FFH-Gebiete genannt, in der dazugehörigen Karte ist jedoch keine Wirkzone dargestellt. Diese Wirkzone ist darzustellen.

Die VSG Hollerland (DE2819-370) und Blockland (DE2818-401) grenzen unmittelbar an den Ausbaubereich an. Außerdem grenzen die drei FFH-Gebiete Hollerland (DE2819-370), Kuhgrabensee (DE2819-302) und zentrales Blockland (DE2818-302) unmittelbar an.

Weiterhin ist bei dieser Maßnahme der Schutz des oberirdischen und wasserrahmenrichtlinienrelevanten Gewässers Embser Mühlengraben von Bedeutung.

Bezogen auf die B 74 Nienburg- Ortsumgehung Ritterhude ist nach der Verkehrsprognose durch dieses Vorhaben, das sich zwar nicht im Land Bremen befindet, eine erhebliche Zunahme des Verkehrs auf der Ritterhuder Heerstraße zwischen der Landesgrenze und der A 27 zu erwarten.

Die Ritterhuder Heerstraße durchquert das VSG Blockland (DE2818-401) und das NSG „Untere Wümme“. Der Umweltbericht ist dahingehend zu ergänzen.

In der Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 ist somit auf einen unzureichenden Untersuchungsrahmen hinsichtlich der Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer sowie der fehlenden Darstellung der Wirkzonen auf die betroffenen Bremer Natura2000-Gebiete hinzuweisen.

C. Alternativen

Werden nicht empfohlen.

D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen sind mit dieser Vorlage nicht verbunden. Unmittelbare geschlechterspezifische Auswirkungen sind mit dieser Vorlage nicht verbunden.

E. Beteiligung / Abstimmung

Diese Vorlage ist mit dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen abgestimmt. Die Abstimmung mit der Senatskanzlei ist erfolgt.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

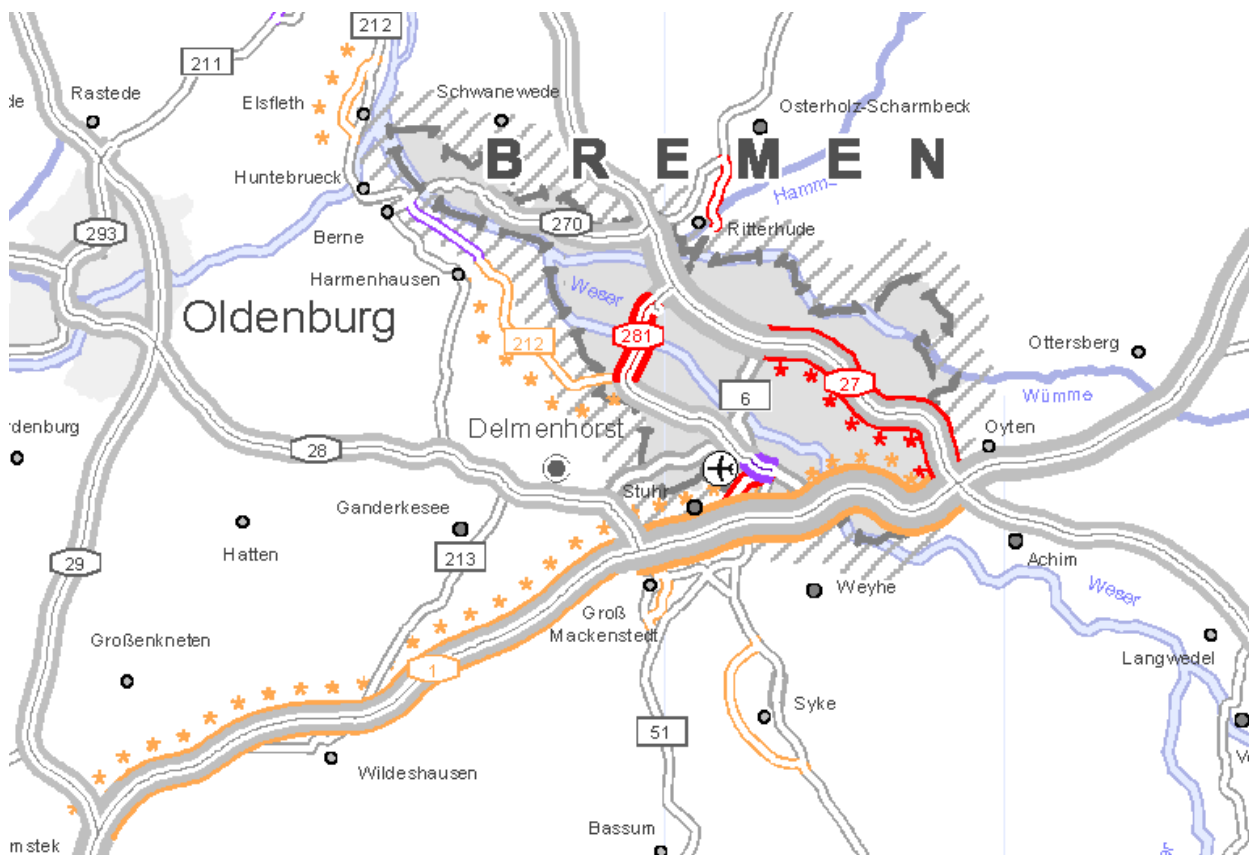
Die Vorlage ist nach Beschlussfassung für eine Bekanntgabe geeignet und soll in das zentrale Informationsregister nach dem Informationsfreiheitsgesetz eingestellt werden.

G. Beschlussvorschläge

1. Der Senat nimmt den unter A. Problem dargestellten Sachstand der Bundesverkehrswegeplanung zur Kenntnis.
2. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die Stellungnahme des Landes zum Entwurf des BVWP 2030 und zum Umweltbericht entsprechend der Ausführungen unter B. Lösung vorzunehmen.
3. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr im Senat über den Fortgang des Verfahrens zu gegebener Zeit zu berichten.

Anlage 1

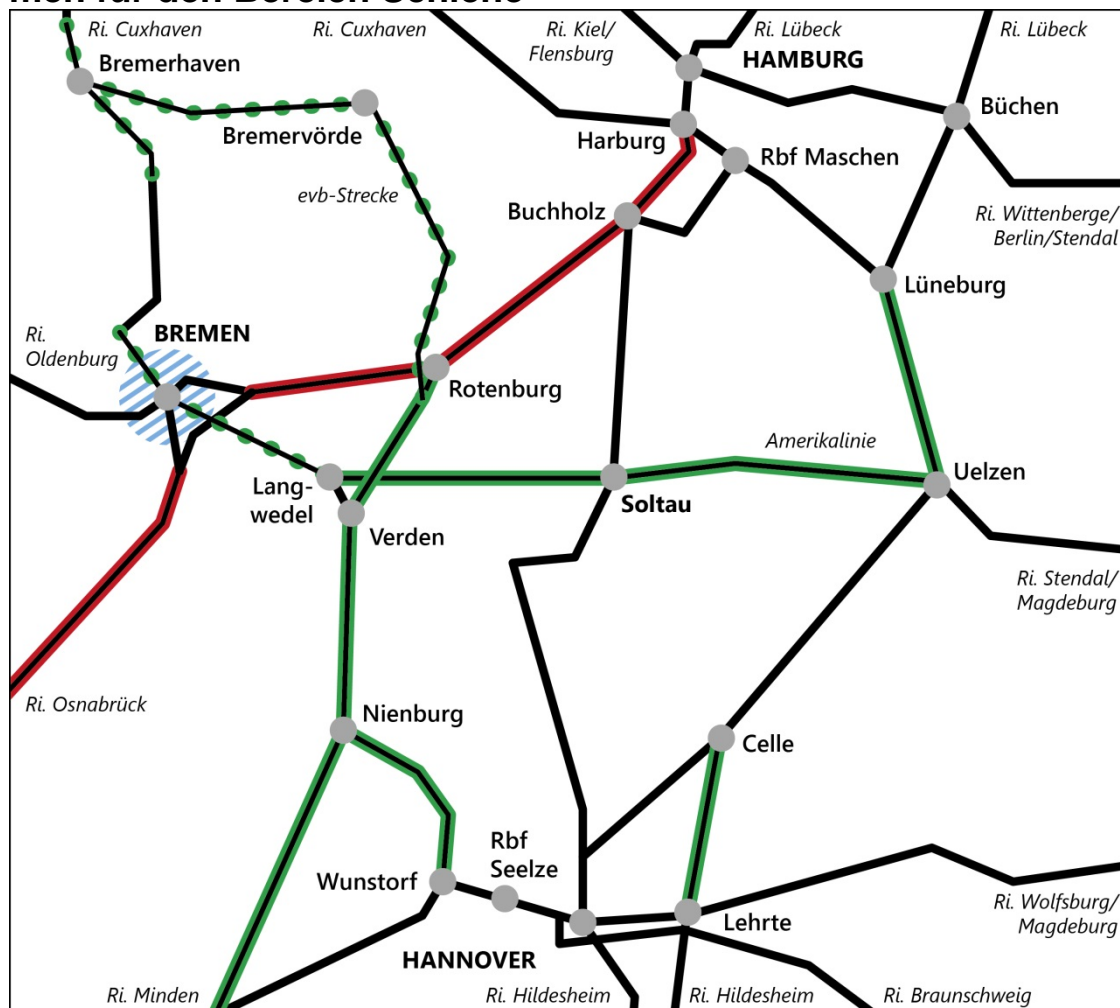
Für Bremen relevante im Entwurf des BVWP 2030 enthaltene Maßnahmen für den Bereich Straße





Dringlichkeiten

Bestehendes Netz	Laufende und fest disponierte Projekte	Vordringlicher Bedarf	Weiterer Bedarf
Ende 2015 in Verkehr	Laufende und fest disponierte Projekte (FD)	Vordringlicher Bedarf (VB)	Weiterer Bedarf (WB)
	Laufende und fest disponierte Projekte - Engpassbeseitigung (FD-E)	Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung (VB-E)	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)

Anlage 2 Für Bremen relevante im Entwurf des BVWP 2030 enthaltene Maßnahmen für den Bereich Schiene

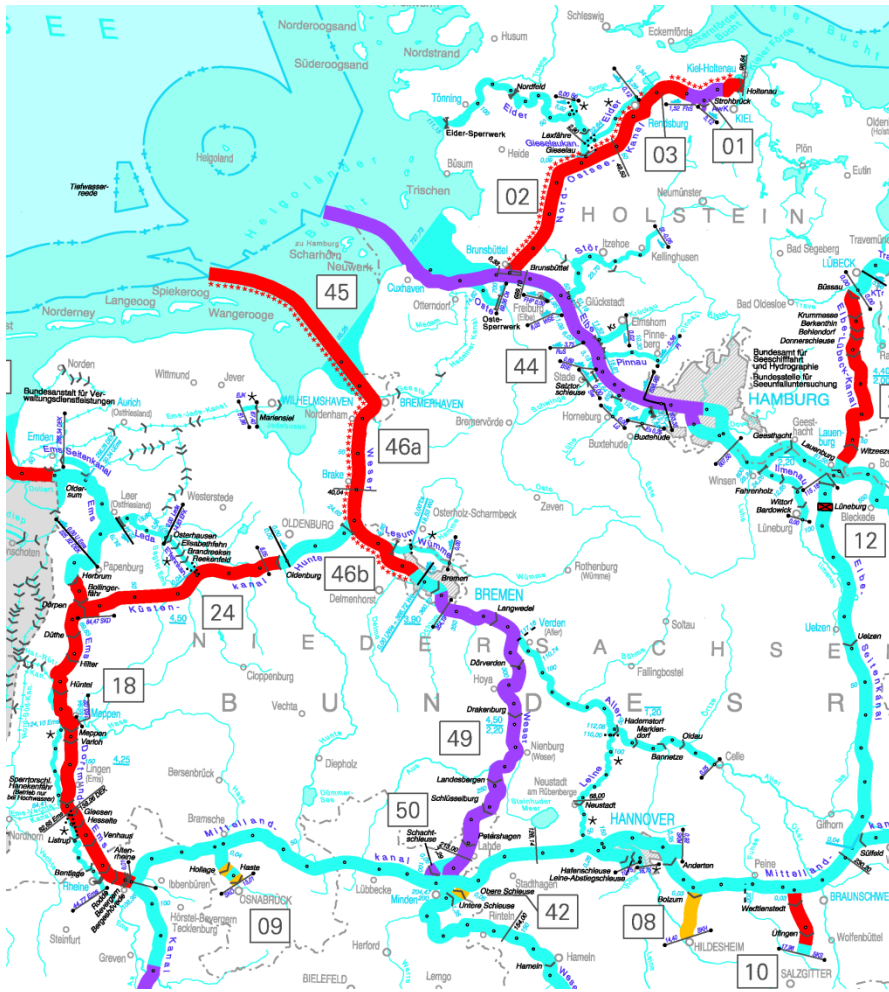



Legende

-  Bestandsnetz
-  „Alpha E“-Variante des Dialogforums Schiene Nord – Bewertung in Arbeit
-  mögliche Optimierung „Alpha E“ – Bewertung in Arbeit
-  Ausbauknoten Bremen – Bewertung im Nachgang zum BVWP
-  Ausbaustrecke Hamburg – Ruhrgebiet – Bewertung im Zusammenhang mit Deutschland-Takt

Anlage 3

Für Bremen relevante im Entwurf des BVWP 2030 enthaltene Maßnahmen für den Bereich Wasserstraßen



Dringlichkeiten			
Bestehendes Netz	Fest disponiert	Vordringlicher Bedarf	Weiterer Bedarf
 Bestehendes Netz	 Laufende und fest disponierte Projekte	 Vordringlicher Bedarf (VB)  Vordringlicher Bedarf-Engpassbeseitigung (VB-E)	 Weiterer Bedarf (WB)