

Ergebnisprotokoll
der 23. Sitzung der staatlichen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft vom 30.11.2017

Beginn: 15:00 Uhr

Ende: 16:20

Anwesende: I Deputation

1. vom Senat

Herr Senator Dr. Lohse
Herr Staatsrat Meyer
Herr Staatsrat Deutschendorf

2. von der Bürgerschaft

SPD-Fraktion

Herr Hamann
Herr Crueger
Frau Schiemann
Herr Pohlmann

CDU-Fraktion

Frau Neumeyer
Herr Imhoff
Herr Schwarz

**Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Herr Saxe
in Vertretung für Herrn Saffe
Frau Dr. Schaefer

Die Linke

-entschuldigt-

FDP-Fraktion

Herr Schomaker

II Verwaltung

Frau Prof. Dr. Reuther
Herr Dr. Kumpfer
Frau Rüpke
Frau Kamp
Herr Viering
Herr Dr. Sünemann
Herr Dr. Becker
Herr Koldehofe
Frau Haubold
Frau Gerken
Frau Dr. Cordes
Herr Kurk
Herr Eickhoff
Frau Cordes
Frau Zimmermann
Frau Rolker
Frau Pieper
Herr Sauer

Der Senator für Umwelt, Bau und
Verkehr

Amt für Straßen und Verkehr

III Gäste

Herr Kück
Herr Oertel

DEGES
Naturschutzbeirat

IV ***Gastdeputierte***

Frau Sprehe	SPD-Fraktion
Herr Strohmann	CDU-Fraktion
Herr Scharf	CDU-Fraktion
Herr Buchholz	FDP-Fraktion

Herr Pohlmann begrüßt die Mitglieder und Gäste der 23. 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: <ul style="list-style-type: none">• Protokoll der Sitzung vom 02.11.2017	
-------	--	--

vertagt

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
-------	---	-----

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	Produktgruppencontrolling (Produktplan 68 –Umwelt, Bau, und Verkehr–) mit Stand September 2017 -1-	Vorlage 19/337 L/S
-------	--	---------------------------------

Frau Rüpke erläutert die Inhalte der Vorlage.

Beschluss:

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

TOP 5	Fortsetzung des Bauprogramms zur Umsetzung des Generalplans Küstenschutz (GPK) 2017 und Controllingbericht 2017 sowie Erteilung einer Verpflichtungsermächtigung für den Zeitraum ab 2018 bis 2021 -32-	Vorlage 19/327
-------	---	-------------------

Herr Koldehove erläutert die Vorlage.

Frau Dr. Schaefer betont, wie wichtig diese Küstenschutzmaßnahmen gerade vor dem Hintergrund des Klimawandels und drohender Sturmfluten sind. Neben den Deicherhöhungen aufgrund des Meeresspiegelanstiegs wurden gehe es auch um die Deichstabilität. Hierzu erfolgten Berechnungen gemeinsam mit Niedersachsen.

Herr Schomaker möchte wissen, ob die Kostensteigerungen nicht vorhersehbar waren.

Herr Koldehove führt aus, dass die Deicherhöhungen zunächst auf dem Generalplan Küstenschutz aus dem Jahr 2007 basieren. Anlässlich des IPCC-Berichts Ende 2007 wurde dann abweichend zum ursprünglichen Generalplan in Abstimmung zwischen Bremen und Niedersachsen ein zukünftiger Meeresspiegelanstieg von 50 cm berücksichtigt. Diese Maßgabe bildete die Grundlage für die weiteren Untersuchungen. Zunächst waren die Deichhöhen ermittelt worden und festgestellt worden, wo die Deiche erhöht werden müssten. Daraus wurde mit überschlägigen Berechnungen eine Bausumme ermittelt. Im Zuge der weiteren Planungen habe es dann für jede Deichstrecke nicht nur Untersuchungen zur Höhe gegeben, sondern auch bezüglich der Standsicherheit. Erst bei den detaillierteren Untersuchungen habe sich dann herausgestellt, dass vielfach reine Erhöhungen der Anlagen nicht ausreichen. Ganz maßgeblich sei dies im Bereich der Stadtstrecke der Fall. Die Deiche dort sind fast ausreichend hoch genug, aber nicht standsicher, weil sie eben nicht aus deichfähigem Material, sondern teilweise aus Bauschutt hergestellt worden seien. Ein ähnliches Problem bestehe im Bereich des Werderlandes. Die dortige Deichstrecke war in den siebziger Jahren mit Spundwänden verstärkt worden, die eigentlich ausreichend hoch seien. Standsicherheitsuntersuchungen im Auftrag des Deichverbandes Rechts der Weser hätten dann aber ergeben, dass diese Spundwände bei entsprechend hohen Wasserständen einfach wegbrechen können. Schwierig sei es auch bei den Kajen, dort wurde bei der ersten Untersuchung vielfach davon ausgegangen, dass sie nur erhöht werden müssen. Bei den detaillierten Untersuchungen habe sich dann – Jahre später- gerade in den Hafengebieten herausgestellt, dass diese Kajen an vielen Stellen abgängig seien, wodurch deutlich höhere Kosten veranschlagt werden mussten.

Beschluss:

- 1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) nimmt den Controllingbericht 2017 und die Fortsetzung des Bauprogramms zur Umsetzung des Generalplan Küstenschutz zur Kenntnis und stimmt der Finanzierung zu.*
- 2. Die staatliche Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr über die Senatorin für Finanzen beim Haushalts- und Finanzausschuss die erforderlichen Beschlüsse*

Einstimmig

TOP 6	Aufhebung eines Sperrvermerks für die Kostenerstattung an den Magistrat der Stadtgemeinde Bremerhaven für Landesaufgaben des Vermessungs- und Katasteramtes -1-	Vorlage 19/345
--------------	---	-------------------

Herr Schwarz fragt, ob die Vorgaben des Rechnungshofs erfüllt wurden.

Frau Rüpke antwortet, dass bereits bei der Haushaltsaufstellung festgelegt wurde, dass diese 200.000 € erst nach einer Freigabe durch den HaFA und entsprechend auch durch die Deputation ausgezahlt werden dürfe. Es bestehe ein Widerspruch zwischen der Einschätzung des Rechnungshofs auf Basis der Ergebniskennziffern nach der Bremerhaven zu viel Personal habe. Andererseits belege Bremerhaven über die Kosten- und Leistungsrechnung, dass tatsächlich diese Personalkosten in der entsprechenden Höhe anfallen. Dies aufzulösen sei nicht machbar. Die Kosten wurden vorgelegt und selbst wenn es Ideen gebe, das vorhandene Personal abzubauen oder anders einsetzen, dann sei das ist für dieses Jahr nicht leistbar. Daher werde vorgeschlagen, die Summe auszuführen. Gleichwohl sei die Lage nicht befriedigend, es sei beabsichtigt, zukünftig zu besseren Nachvollziehbarkeit eine Vereinbarung zu schließen.

Beschluss:

Beschlussvorschläge Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,

Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L/S):

- 1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) nimmt den Bericht über die Mittelzuweisung an Bremerhaven für Landesaufgaben des Vermessungs- und Katasteramtes Bremen zur Kenntnis.*
- 2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) stimmt der Freigabe der gesperrten Mittel in Höhe von T€ 200 zu.*
- 3. Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) bittet um erneute Berichterstattung über die abschließenden Ergebnisse*

Einstimmig

TOP 7	Planung und Bau der A 281, der B 212n und der B 6n - Neuberechnung der Planungs- und Baukosten -5-	Vorlage 19/350 L/S
--------------	---	---------------------------------

Herr Saxe möchte wissen, ob die erforderlichen Umleitungen durch Kirchweg und Kornstraße bereits in den Planungskosten enthalten seien und welchen Anteil davon Bremen trage. Weiter interessiert ihn die Frage, welche Konsequenzen es für den Bau der B6n hätte, wenn Bremen die Bundesfernstraßen an die Bundesfernstraßengesellschaft abgeben würde.

Herr Strohmann erinnert an die Zusage an die Bürgerinnen und Bürger in Seehausen, die Weserquerung über einen Bohrtunnel zu realisieren. Dieses Versprechen wurde dann 2010 mehr oder weniger gebrochen mit der Begründung, dass der Schwemmtunnel preiswerter sei. Er überlegt, ob dieser Kostenunterschied inzwischen durch die Mehrkosten der – voraussehbaren- Verzögerungen durch Klagen und zusätzliche Entschädigungszahlungen ausgeglichen sei. Hätte man gleich den Bohrtunnel realisiert, wäre es genauso teuer geworden, aber der Tunnel wäre schon fertig.

Frau Sprehe interessiert sich für die Chancen eines schnellen Abschlusses der Verhandlungen mit der Firma Holcim. In der Vorlage unter Punkt 4 Gesamtfinanzierung ist von 8,82 Mio € die Rede und zusätzlich 1 Mio € Mehrbedarf. Aber als zusätzlicher Finanzierungsbedarf werden dann nur die 8,82 Mio € genannt.

Herr Senator Dr. Lohse erklärt, dass die Entscheidung ob Bremen die Bundesstraßen an die Bundesfernstraßengesellschaft abgeben werde, noch nicht gefallen sei. Ob und welche Auswirkungen das auf den Bau der B6n haben werde, sei noch nicht absehbar. Ggf. werde die Stadtgemeinde Bremen die bremischen Interessen in den Verfahren auch gegenüber der Bundesfernstraßengesellschaft geltend machen können.

Frau Dr. Cordes führt aus, dass noch geprüft werde, ob ein Ausbau von Kirchweg und Kornstraße erforderlich sein werde, um die Umleitungsverkehre aufzunehmen und welche Kostenanteile davon ggf. dem Bund angelastet werden können. Eine Prognose zu den Verhandlungen über Entschädigungszahlungen an die Firma Holcim sei schwierig, man hoffe auf ein Ergebnis im Frühjahr. Diese Kosten trage der Bund. Zu den nachgefragten 1 Mio € Baukosten laufen mit dem Bund Gespräche über eine Finanzierungsvereinbarung, daher seien diese noch nicht Bestandteil der Beschlussfassung.

Herr Kück ergänzt, dass der Bund bei allen Bauabschnitten, bei allen Bauvorhaben das zahle, was fachlich erforderlich sei. Das Land könne sich aus städtebaulichen Gründen mehr wünschen, wie hier beim BA 4. Bremen habe sich gegenüber der günstigeren Brückenlösung städtebauliche Vorteile durch eine Tunnellösung versprochen und sich darüber verpflichtet, anteilig die Anschubfinanzierung für das ÖPP Projekt mit zu tragen. Dadurch, dass das Projekt jetzt aber konventionell finanziert wird, wäre theoretisch von Bremen erst einmal die Differenz zwischen einer Brückenlösung und einer Tunnellösung zu bezahlen. Diese wäre deutlich höher, als 16,8 Mio €. Hierüber verhandle man aktuell mit dem Bund. Mit der Entscheidung Bohrtunnel oder Tunnel im E- und A- Verfahren habe dies rein gar nichts zu tun. In der

Untersuchung zum E- und A-Tunnel sind neben den Baukosten auch Kosten für Entschädigungsleistungen mit bewertet worden. Die Kostendifferenz betrug 2004 ungefähr 50 Mio €, hälftig Bau und hälftig Unterhaltungskosten auf 30 Jahre. Das Bundesverwaltungsgericht habe entschieden, dass diese Kostengröße allemal Grund genug dafür sei, dieses Verfahren weiter zu favorisieren.

Beschluss:

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) nimmt den Bericht über die Veränderungen bei den Kosten für die Planung und den Bau der A 281 sowie der vorbereitenden Planungen der B 212n und der B 6n zur Kenntnis.
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) stimmt der Finanzierung und der Erteilung einer zusätzlichen Verpflichtungsermächtigung für die Planungen der A 281, B 212n und B 6n bis Ende 2020 in Höhe von 8,82 Mio. EUR zu und bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die haushalts-rechtliche Zustimmung über die Senatorin für Finanzen im Haushalts- und Finanzaus-schuss herbeizuführen.
3. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr über den Fortschritt der einzelnen Projekte und Bauabschnitte sowie die Baukostenentwicklung zu berichten und ggf. aus-stehende Beschlüsse in Zusammenhang mit den Verhandlungen mit dem Bund herbeizuführen.

Einstimmig

TOP 8	Berichte der Verwaltung	
TOP 8a	Teststrecke für autonomes Fahren unterstützen und autonomes Fahren in Bremen nachhaltig gestalten -53-	BdV schriftlich

Auf die Nachfrage von **Herrn Saxe** antwortet **Herr Dr. Becker**, dass für das Projekt „autonome Kleinbusse in den Havenwelten in Bremerhaven“ ein Antrag bei der EU gestellt worden war, leider nicht erfolgreich. Es werde aber weiter auf EU- und Bundesebene nach alternativen Förderprogrammen gesucht, um dann dieses Projekt dort erneut einreichen. Auf die Frage von **Frau Sprehe** führt er aus, dass Projekt der Uni Bremen über ein Bundesförderprogramm askömmlich durchfinanziert sei. Dieses Projekt bewege sich auf den Automatisierungsstufen 1 und 2.

Beschluss:

Die staatliche Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft nimmt den Bericht zur Kenntnis.

TOP 8b	Landesprogramm Städtebauförderung 2017 -72-	BdV schriftlich
---------------	--	--------------------

Beschluss:

Die staatliche Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft nimmt den

Bericht zur Kenntnis.

TOP 8c	1. Evaluierung der beschlossenen Wohnraumförderungsprogramme 2. Aufstockung des 3. Wohnraumförderungsprogramms (Land) 3. Direktverkauf einer Wohnbaufläche im Kaffeequartier/ Überseestadt -73-	BdV schriftlich
--------	---	--------------------

Herr Pohlmann stellt fest, dass die Wohnraumförderprogramme gute und richtige Instrumentarien seien, um den Wohnungsbau in allen Segmenten voranzubringen.

Frau Neumeyer ist gespannt auf die Förderkriterien eines künftigen vierten Wohnraumförderprogrammes; Studierendenwohnungen, Arbeitnehmerwohnungen oder Wohnungen für größere Familien. Die Ansprüche änderten sich auch, daher sei es gut, dass darüber beraten werde.

Beschluss:

Die staatliche Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft nimmt den Bericht zur Kenntnis.

TOP 8d	Strom aus Windkraftanlagen nach Ablauf der EEG-Vergütungsphase -21-1-	BdV schriftlich
--------	---	--------------------

Beschluss:

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

TOP 8e	Sachstand zum Brückenneubau an der Anschlussstelle Huchting auf Höhe der Heinrich-Plett-Allee -ASV-	BdV schriftlich L/S
--------	---	----------------------------------

Herr Strohmann erinnert an die Belastung der Huchtinger Bürgerinnen und Bürger durch die Ausweichverkehre. Daher möchte er wissen, ob es möglich sei, die Straße schon vorher zu öffnen und nicht erst auf den Busverkehr, auf den Fahrplan zu achten?

Herr Senkal berichtet, dass Wege in Huchting, für die man sonst 5-10 Minuten gebraucht hätte, mittlerweile gut dreißig Minuten veranschlagt werden müssten. Zudem sei nicht zu erkennen, dass auf der Baustelle etwas passiere.

Herr Sauer berichtet, dass bereits im Herbst absehbar war, dass der Freigabetermin Ende des Jahres nicht gehalten werden könne. Man habe dann mit der Firma überlegt, wie Abläufe geändert oder auch beschleunigt werden könnten, um eine Verkehrsfreigabe vor Weihnachten zu erreichen. Die Firma lasse sich nicht darauf ein, sondern bestehe auf ihrem Vertrag. Eine vorzeitige Verkehrsfreigabe wäre auf eine rechtliche Auseinandersetzung hinausgelaufen, die nicht vor Anfang Februar hätte geklärt werden können, dabei hätten zusätzlich Kosten von 60-65.000 € im Raum gestanden.

Beschluss:

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

NACHTRAG TOP 8f)	Ausweisung des Überschwemmungsgebietes Ochtum -34, FB 01-	BdV schriftlich
-----------------------------	---	--------------------

Frau Dr. Schaefer betont, dass es hier um die Umsetzung von Bundesgesetzgebung gehe und letztlich um einen effektiven Hochwasserschutz. Wichtig sei die Feststellung, dass das Baugebiet Brokhuchting nicht davon betroffen sei; über die Frage, ob dort gebaut werden dürfe, entscheide ein Gericht. Daher könnte das Überschwemmungsgebiet im Prinzip jetzt ausgewiesen werden.

Herr Pohlmann bittet darum, dass die Deputation nach der Gerichtsentscheidung über das Ergebnis informiert werde. Hierzu laufe auch noch ein Bürgerschaftsauftrag, der dann abzuarbeiten sei. Er möchte wissen, ob die Ausweisung eines Überschwemmungsgebietes Auswirkungen auf die Erschließung des Baugebietes haben könnte.

Herr Senator Dr. Lohse erläutert, dass ein faktisches Überschwemmungsgebiet ein Bereich sei, der bei einem hundertjährigen Hochwasser überflutet werde. Dies sei bei den in Rede stehenden Flächen der Fall. Bisher habe man den Bereich nach dem Wasserhaushaltsgesetz des Bundes (WHG) einstweilig als Überschwemmungsgebiet sichergestellt. Diese Möglichkeit räume das WHG ein, weil der Prozess bis zur endgültigen Ausweisung möglicherweise auch länger dauern könne. Nach dem Bremischen Wassergesetz (BremWG) ende die einstweilige Sicherstellung spätestens nach zehn Jahren. Dies sei hier am 8.12.2017 der Fall, dadurch komme die Verwaltung nun in Zugzwang. Es handele sich aber weiterhin um ein faktisches Überschwemmungsgebiet. Wenn es nicht endgültig als Überschwemmungsgebiet festgesetzt werde, könnten aber bei möglichen Bebauungen im Schadensfall Regressansprüche entstehen. Die Frage, ob für das strittige Baugebiet in Brokhuchting das Baurecht besteht werde im Gerichtsverfahren geklärt. Dabei gehe es darum, ob die damals erteilte wasserrechtliche Genehmigung Bestand habe, weil der Bau in der Frist begonnen wurde oder nicht. Wenn der Investor vor Gericht Recht bekommen sollte, dann gelte das Baurecht von damals.

Frau Dr. Schaefer bittet um Erläuterung möglicher Haftungsfragen.

Herr Senkal weist darauf hin, dass Brokhuchting deutlich größer sei, als das Baugebiet. Es sei schwer zu verstehen, dass möglicherweise in einem Bereich gebaut werden dürfe – abhängig von der rechtlichen Klärung- und in topographisch ähnlichen Bereichen rechts und links davon nicht. Brokhuchting sei ein sehr, sehr großes Areal. Er habe eine Fläche im Fokus, die deutlich höher liege, dieser Bereich müsse sogar mit Pumpen befeuchtet werden, um eine bestimmte Biotopsituation zu erhalten. Hierzu werde es noch Gespräche in den Koalitionsfraktionen geben.

Herr Staatsrat Meyer erklärt, dass nach dem WHG des Bundes mindestens die Gebiete festgesetzt werden müssen, in denen ein Hochwasserereignis alle hundert Jahre eintreten könnte. Insofern bestehe ein gesetzlicher Auftrag seitens des Bundes. Wenn man das vorläufig festgesetzte und in Karten genau definierte Überschwemmungsgebiet einfach auslaufen lassen würde, dann würde man nicht nur gegen das Bremische Wassergesetz, sondern vor allem gegen das Bundesgesetz verstoßen. Angenommen, man würde das Gebiet nicht fest setzen und jemand kommt auf die Idee, dort zu bauen, dann wissen wir alle aufgrund der Gutachten, die für die vorläufige Festsetzung gemacht worden sind, dass es sich um ein faktisches Überschwemmungsgebiet handelt und dort ein Hochwasser eintreten könnte. Das bedeutet, jemand könnte die Stadt im Schadensfall haftbar machen. Diese Haftungsfolgen seien schwer abzuschätzen.

Das Projekt, dort zu bauen datiere von 2003 und die Gesetzgebung zu den Überschwemmungsgebieten deutlich später. Daher würde, wenn das Gericht entscheiden sollte, dass mit dem Bau begonnen wurde, das alte Baurecht gelten, das bereits vor der Regelung des WHG gegolten hat. Unabhängig von dem Rechtsstand heute und unabhängig von dem zukünftigen Rechtsstand. Allein ausschlaggebend sei das Urteil des Verwaltungsgerichtes.

Frau Schiemann fragt, ob das Gebiet irgendwann überschwemmt werden müsse, um die Stadt vor Hochwasser zu schützen, indem das Ochtumsperrwerk, das erst nach der letzten großen Sturmflut gebaut wurde, geöffnet werde, um das Wasser in diese Gebiete abzuleiten.

Herr Imhoff ergänzt, dass der Stauplan vorsieht, dass bei einer Sturmflut die Schotten der drei Schleusen dicht gemacht werden, Ochtum-, Hunte- und Lesumsperrwerk und es rein technisch

gar nicht möglich sei, diese bei einem großen Wasserdruck von außen wieder zu öffnen. Das bedeute, man entscheide sich vorher und lässt Delmenhorst, Huchting und Niedervieland untergehen oder man macht dicht und dann komme das Wasser an anderer Stelle. Dies sei nicht mit einberechnet worden. Könne der Bereich überhaupt noch als Hochwasserüberflutungsgebiet gelten oder setzen man den Stauplan in Sturmflutzeiten außer Kraft?

Herr Koldehove führt aus, dass es 1962 das Ochtumsperrwerk noch nicht gegeben habe und das Wasser von der Nordsee über die Unterweser in die Ochtum gelaufen sei und dort große Flächen überflutet habe. Nach dem Bau des Ochtumsperrwerks gehe es nun nicht mehr um das Thema, dass Wasser von der Nordsee in die Ochtum reindrücke, sondern um das Thema Binnenhochwasser. Es gehe darum, ein hundertjährliches Hochwasser zu definieren, welche Wassermengen laufen dann ab und dies in Kombination zu einem Tidegeschehen in der Weser. Dabei müsse man einbeziehen, wie oft und wie lange ist das Ochtumsperrwerk geschlossen, wie hoch sind die Wasserstände vor und hinter dem Ochtumsperrwerk. Die für die Festsetzung des Überschwemmungsgebietes notwendigen Berechnungen an der Ochtum erfolgten gemeinsam mit Niedersachsen, ebenso wie die Berechnungen an der Lesum und an der Wümme. Das Ergebnis ist ein Wasserstand mit einer 100 jährlichen Wahrscheinlichkeit, und anhand der Höhenlagen sei erkennbar, welche Flächen bei diesem Szenario unter Wasser gehen würden und welche nicht. Wann ein solches Hochwasser eintrete, sei natürlich nicht vorherzusagen. Die Elbehochwässer 2002 und 2013 waren beide Jahrhunderthochwässer. Vor dem Hintergrund des Klimawandels sei eher damit zu rechnen, dass sich die Situation verschärfen werde. Auf die Nachfrage von **Herrn Imhoff** ergänzt er, dass u. a. damit gerechnet wurde, dass das Sperrwerk über drei Tiden geschlossen ist. Die Sperrwerke seien sehr häufig im Jahr geschlossen, das Lesumsperrwerk z.B. etwa 140 Mal im Jahr, so dass die Berechnungen sehr, sehr realistisch seien.

Herr Crueger erinnert daran, wie sich in den letzten Jahren Starkregenereignisse und Überschwemmungsereignisse, binnen wie buten, gehäuft haben. Die Wahrscheinlichkeit sei eher höher, dass es mehr als einmal in hundert Jahren passiere und selbst wenn das nicht wäre, habe man eine Vorsorgepflicht an der Stelle.

Beschluss:

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

TOP 9	Verschiedenes	
--------------	----------------------	--

Herr Imhoff verweist auf die Novelle der Düngemittelverordnung und möchte wissen, von wem diese umgesetzt und fachlich begleitet wird, ob von der Landwirtschaftskammer oder vom Ressort.

Herr Staatsart Meyer sagt eine bilaterale Information darüber zu

Herr Pohlmann schließt die 23. Sitzung der staatlichen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft und dankt den Anwesenden für ihre Teilnahme.

Vorsitzender

Protokoll