

In der Senatssitzung am 1. Februar 2022 beschlossene Fassung

Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität,
Stadtentwicklung und Wohnungsbau

Datum 31.01.2022

Neufassung der Senatsvorlage für die Sitzung des Senats am 01.02.2022

Stadtstrecke - Erneuerung des Landesschutzdeiches von der Eisenbahnbrücke Bremen-Oldenburg bis weseraufwärts zur Piepe (Bauabschnitte 1 bis 3)

A. Problem

In ihrer Sitzung am 08.03.2018 wurde die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L/S) mit der Vorlage-Nr. 19/392 über den weiteren Planungsprozess zur Ertüchtigung der Hochwasserschutzanlagen auf der linken Weserseite entlang der Stadtstrecke informiert. In ihrem Beschluss stimmte die Deputation den weiteren städtebaulich motivierten Planungsleistungen und deren Finanzierung zu und bat die Verwaltung die Planungsergebnisse nach Fertigstellung dem Senat und der Fachdeputation zur weiteren Beschlussfassung vorzulegen. Mit Senatsbeschluss vom 30.06.2020 und Beschluss des Haushalts- und Finanzausschusses vom 11.09.2020 wurde letztmalig zur Fortschreibung des Bauprogramms zur Umsetzung des Generalplans Küstenschutz und zum Controllingbericht 2020 berichtet; dies umfasste auch die Stadtstrecke.

Mittlerweile liegt die vom Bremischen Deichverband am linken Weserufer (DVL) im Rahmen des Generalplans Küstenschutz erstellte fortgeschriebene **Machbarkeitsstudie 2020** zur Ertüchtigung, zum Ausbau und zur Umgestaltung der Hochwasserschutzanlagen unter Einbeziehung der städtebaulichen und verkehrlichen Aspekte vor. Insbesondere wurde das Ergebnis des Gestaltungswettbewerbes eingearbeitet, beruhend auf der Machbarkeitsstudie 2016 und einer breit angelegten Beirats- und Bürgerbeteiligung, die in der Neustädter Deichcharta dokumentiert wurde. Der Gestaltungswettbewerb einschließlich der Bürgerbeteiligung wurde im Bundesprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus“ gefördert.

Gemäß geänderten Bremischen Wassergesetz vom 18.12.2018 ist das Land Bremen, vertreten durch die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau nunmehr die Ausbaupflichtige für den Abschnitt. Zur konkreten Unterstützung wurde im Oktober 2019 bei der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau in der Abteilung 3 – Natur, Wasser und Landwirtschaft – die Stabsstelle „Deichbau Stadtstrecke“ eingerichtet.

Für die Beauftragung, Durchführung und Begleitung konkretisierender Planungen sowie die Vorbereitung und Durchführung des Planfeststellungsantrages bedarf es der **Bereitstellung bzw. Freigabe der Planungsmittel**.

B. Lösung

Die Notwendigkeit der Ertüchtigung der Hochwasserschutzanlagen ergibt sich aus den vorgelegten Studien und allgemein anerkannten Regeln der Technik. Diese zusammenfassend ist festzustellen, dass allein schon aus Gründen des Hochwasserschutzes die bestehende Hochwasserschutzanlage in einem erheblichen Maße um- und ausgebaut werden muss. Die Verstärkung der Deichquerschnitte genießt aus Sicherheitsgründen - gerade auch vor dem Hintergrund der neuerlichen Anpassungen der Schutzhöhen aufgrund der Erkenntnisse des Weltklimarates von 2019 - im Bereich von der Eisenbahnbrücke bis zur Piepe (Abschnitte 1 bis 3 – s. a. Anlage 3) eine sehr hohe Priorität.

Die Stadtstrecke bestimmt darüber hinaus die Qualität der Bremer Neustadt als Stadtteil mit hoher Lebensqualität in unmittelbarer Nachbarschaft zum Fluss und hat stadtbildprägenden Charakter. Die Planung muss daher der historischen Bedeutung der Stadtstrecke für die Identität Bremens gerecht werden; sie muss zudem ihrer Bedeutung als wichtiger und sehr stark frequentierter Verkehrsweg für den klimaneutralen Fuß- und Radverkehr entlang der Weser und für die Verbindung der Wohn- und Arbeitsquartiere auf den beiden Weserseiten Rechnung tragen.

Zur Lösung der Defizite und Umsetzung der genannten Zielvorstellungen waren umfangreiche Ingenieur- und Architekturplanungen durchzuführen. Diese wurden vom Bremischen Deichverband am linken Weserufer geführt und u. a. von einer interdisziplinär besetzten Lenkungs- bzw. Projektgruppe begleitet. Sie bestand neben dem Deichverband aus Vertreter:innen des SUBV bzw. der SKUMS (Verfahrensleitstelle sowie die Referate Wasserwirtschaft, Stadtplanung, Grünordnung, Naturschutz und Verkehr), Vertreter:innen des Büros pro loco als Moderation, den Planungsbüros sowie als ständigem Gast der Ortsamtsleiterin Neustadt. Die Gruppe hat über einen Zeitraum von sieben Jahren etwa 50 Mal getagt. Zwischenergebnisse wurden regelmäßig mit der zuständigen Deputation und dem Beirat Neustadt öffentlich diskutiert und abgestimmt (siehe Anlage 1 – Gremienbefassung und Beschlüsse). Darüber hinaus wurden Ergebnisse und Anforderungen aus öffentlichen Beteiligungsprozessen berücksichtigt (Bürgerdialog 2016 mit Deichcharta - siehe Anlage 2).

Aktuell wird die Durchführung eines weiteren Beteiligungsformates („Runder Tisch“) vorbereitet. Es wird erwartet, dass das Dialogformat mit den Bürger:inneninitiativen, dem Beirat und dem Deichverband im März 2022 öffentlich begonnen werden kann. In diesem Beteiligungsschritt sollen alle Aspekte des Vorhabens erörtert und möglicherweise Prüfaufträge für den nächsten Planungsschritt formuliert werden. Bei dem Dialogformat handelt es sich nicht um ein Beschlussgremium. Demokratisch legitimierte und politisch-administrative Regularien und Prozesse werden durch das Format nicht überstimmt oder umgangen, gleichwohl können sich durch den Beteiligungsprozess Änderungen ergeben. Über die Umsetzung der Bauentwurfsplanung entscheiden die Deputation und der Senat.

Grundlage aller weiterführenden Planungen und Beteiligungsschritte und somit für die Ermittlung der der bereitzustellenden Planungsmittel ist die Machbarkeitsstudie vom 15.11.2016 bzw. die um das Ergebnis des Realisierungswettbewerbes fortgeschriebene Version vom 09.04.2020.

Ergebnis der Machbarkeitsstudie 2020

Im Rahmen der aufeinander aufbauenden Machbarkeitsstudien wurden verschiedene Grundvarianten der Küstenschutzanlagen erarbeitet und mithilfe einer Nutzwertanalyse miteinander verglichen (siehe Anlage 4.2, Anhang 1 - Nutzwertanalyse BA 1-3). Hierbei wurden nicht-monetäre Aspekte im Hinblick auf die Themen Hochwasserschutz, Stadt- und Freiraumplanung, (Verkehrs-)Erschließung sowie sonstige Aspekte miteinander in Beziehung gesetzt. Gleichzeitig wurden die Varianten im Hinblick auf die zu erwartenden Herstellung- sowie Folgekosten miteinander verglichen und bewertet. Abschließend wurde unter Berücksichtigung der oben genannten Untersuchungen für jeden Abschnitt die für die weitere Planung empfohlene Lösung festgelegt.

Das Planungsergebnis zeigt das Konzept einer komplexen Küstenschutzanlage, die den Anforderungen an den nachhaltigen Hochwasserschutz gerecht wird und gleichzeitig städtebauliche, verkehrliche, freiraumplanerische und stadökologische Belange umfassend im Sinne der genannten Bürgerbeteiligung ermöglicht (Anlage 5). Es entsteht ein vielfältig nutzbarer Aufenthalts- und Erholungsraum. Die auf der Stadtstrecke verlaufende Radverkehrsstrasse kann in das im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) konzeptionierte Netz der Fahrrad-Premiumrouten eingebunden werden und erfüllt die dafür vorgesehenen fachlichen

Kriterien. Die im Bremer Innenstadtkonzept 2025 beschriebene Funktionsanreicherung der linken Weserseite wird mit der vorliegenden Konzeption für die Stadtstrecke nachhaltig unterstützt. Auch die im Deputationsbeschluss vom 19.01.2017 zum Bericht der Verwaltung geforderte Wiederherstellung der stadtbildprägenden Baumkulisse ist mit diesem Entwurf bei vollständiger Wahrung der Belange des Küstenschutzes sichergestellt.

Alternative Bauverfahren bzw. Lösungsansätze zur Querschnittsgestaltung mit Erhalt des Baumbestands wurden im Zuge der Variantenuntersuchung geprüft. Ein Erddeich oder Lösungen mit einer konstruktiven Hochwasserschutzwand straßenseitig der Baumreihe werden von der Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau zum derzeitigen Zeitpunkt als bautechnisch nicht oder nicht wirtschaftlich umsetzbar angesehen. Gleichwohl wird die Prüfung von weiteren Lösungen mit Erhalt der vorhandenen Baumreihe mit Blick auf Erkenntnisse, welche sich im anstehenden öffentlichen Dialogformat ergeben könnten, nicht ausgeschlossen. Gleiches gilt für mögliche Veränderungen der städtebaulichen Gestaltung oder der Bepflanzung.

Rahmenterminplan

Der Rahmenterminplan stellt sich wie folgt dar:

- 2022/23 Entwurfsplanung
- 2023/24 baufachtechnische Prüfung und Gremienbefassung
- 2024 Genehmigungsplanung und Antrag
- 2024/25 Planfeststellungsverfahren und Beschluss
- 2025 Ausschreibung und Vergabe Bau, ggf. bauvorbereitend Arbeiten
- 2025/26 Baubeginn Bauabschnitte 1 bis 3

Kosten und Finanzierung

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde neben einer Kostenschätzung mit ihren Teilen Baukosten sowie Betriebs- und Unterhaltungskosten außerdem eine Kostenvergleichsrechnung nach den Empfehlungen der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) durchgeführt – siehe Anlage 4.2. Die Gliederung der Kostenschätzung folgte der DIN 276.

Die technische Planung und die Kostenermittlung wurden durch die SKUMS im Hinblick auf die technische und entwurfliche Notwendigkeit sowie sparsame und wirtschaftliche Lösung geprüft. Hierbei ergaben sich für die weiterführende Planung Prüfaufträge und Optimierungsmöglichkeiten, welche zu Kostenminderungen beitragen. Art und Umfang dieser Einsparungen müssen in der folgenden Planungsphase konkretisiert werden. Sollten sich (durch den Beteiligungsprozess und die Deputationsbefassung) Änderungen an der zu realisierenden Variante ergeben, hat dies Einfluss auf die veranschlagten Kosten.

Finanziell stellt sich das Ergebnis somit *unter Berücksichtigung der Kostenoptimierung* (vgl. Anhang 2 zur Anlage 4.2 WU-Erläuterung) entsprechend Tabelle 1 dar (alle Werte in Mio. Euro netto):

Tabelle 1 Zusammenfassende Darstellung der Kosten der Varianten für die Abschnitte 1-3

	Referenzvariante	Vorzugsvariante 2016	Wettbewerbsvariante 2020
Nettogesamtkosten (KG 200 – KG 700) [in Mio. €]	25,590 ²⁾	39,464	44,061 ³⁾
Unterhaltungskosten ¹⁾ [in Mio. €]	0,217	0,361	0,477
Kostenbarwert ¹⁾ [in Mio. €] (r=0,0 %; i=3,5 %, 100 a)	38,084	57,767	74,768

¹⁾ übernommen von der Machbarkeitsstudie ohne Korrektur auf die geprüften Investivkosten

²⁾ Die geprüften Nettogesamtkosten der Referenzvariante berücksichtigen zusätzliche 0,5 m Ertüchtigung.

³⁾ Die geprüften Nettogesamtkosten einschl. Kostenoptimierung (4,553 Mio. €)

Für die Bauabschnitte 1 bis 3 ergeben sich Gesamtinvestitionskosten für die Planung ab Lph 5 und folgender Baudurchführung bei Berücksichtigung der Reduzierung nach konkretisierter Planung von netto 44,061 bzw. brutto 52,433 Mio. €.

Für die Finanzierung der vorgesehenen Maßnahmen können zum Teil die in Bremen im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes (GAK) zur Verfügung stehenden Bundes- bzw. Landesmittel des Küstenschutzes genutzt werden.

Förderfähig im Rahmen der GAK sind lediglich die notwendigen Kosten des Küstenschutzes, somit der Bau der reinen Küstenschutzanlage, welche durch die Referenzvariante ermittelt wurden. Das bedeutet, dass städtebaulich, verkehrlich oder anderweitig motivierte Bestandteile nicht im Rahmen der GAK finanziert werden dürfen. Diese Kosten sind über kommunale Haushaltsmittel und/oder Landesmittel zu darzustellen wobei eine vertiefte Aufschlüsselung nach städtebaulichen und verkehrlichen Kostenanteilen angestrebt wird. Die Zuteilung der verschiedenen Kostenfaktoren wurde auf der Grundlage der geprüften und optimierten Kostenschätzung der Machbarkeitsstudie ermittelt - siehe dazu ausführlich Anlage 4.2 (Kap.6). Entsprechend ergibt sich folgender Kostenschlüssel für die Abschnitte 1 bis 3:

GAK förderfähiger Anteil	56,78 %
Weitere Haushaltsmittel	43,22 %

Dieser Kostenschlüssel wird angewendet auf alle Kosten zur Herstellung des Bauwerkes einschl. der allgemeinen Kosten, wie z. B. Ausgleichs- und Ersatzkosten, Kosten für die Baumneupflanzungen, Baunebenkosten (Planungs- und Gutachterkosten) und Mehrwertsteuern. In der Summe ergibt sich nach aktuellem Stand für die Wettbewerbsvariante folgende Kostenaufstellung.

Tabelle 2: Kostenaufstellung nach Kostenschlüssel (in TEUR)

Gesamtsumme brutto^{1) 3)}	52.433
<i>hiervon</i>	
<i>GAK-Anteil²⁾ (56,78%)</i>	<i>29.771</i>
<i>Weitere Haushaltsmittel (43,22%)</i>	<i>22.661</i>

¹⁾ Die Finanzierungskosten der KG 800 gem. DIN 276 (2018-12) bzw. der pauschalen Pos. 8 „8% Unvorhergesehenes“ gem. Kostenschätzung in Höhe von insgesamt rd. 3,524 Mio. € (netto) nach Prüfung und Optimierung sind nach GAK nicht anerkennungsfähig. Die Aktualisierung der Baukosten erfolgt üblicherweise im nächsten Planungsschritt (Bauentwurf) mit der Kostenberechnung und den dann geltenden aktuellen ortsüblichen Einheitspreisen.

- 2) Der GAK-Anteil wird zu 70% vom Bund i.H.v. rd. 20,840 Mio. € und 30% vom Land Bremen in Höhe von rd. 8,931 Mio. € getragen.
- 3) Enthält Streichung von Baukosten in Höhe von 1,776 Mio. € (netto) für die Leitungsträger, u.a. aufgrund rechtlicher Regelungen gem. § 74 Abs. 6 BremWG. Diese Kosten entstehen Dritten (Leitungsträgern)

Es ist vorgesehen, den nicht durch die GAK-Mittel gedeckten Bedarf an Haushaltsmitteln durch die Einwerbung von weiteren Fördermitteln zu reduzieren. Angesichts der Programmlaufzeiten können diese aber noch nicht konkret benannt werden. Wenn es im Zuge der weiteren Planung zu wesentlichen Änderungen kommt (z. B. unvorhersehbare bauplanerische Anpassungen größeren Umfangs), kann es erforderlich werden, den Kostenschlüssel zu überprüfen, anzupassen und die Gremien nochmals zu befassen.

Die langfristigen Betriebs- und Unterhaltungskosten werden gem. DWA Leitlinie zur Durchführung dynamischer Kostenvergleichsrechnungen (KVR-Leitlinie) als jährlicher prozentualer Anteil der Baukosten ausgewiesen und berücksichtigt. Im kommenden Bauentwurf werden die Ansätze gewerkeweise konkretisiert und im Zusammenhang mit den Unterhaltungszuständigkeiten sind bedarfsweise Ablöserechnungen anzufertigen.

Die jährliche Aufteilung der notwendigen Investitionskosten ergibt sich aus der zeitlichen Abfolge der weiteren Umsetzung des Projektes. Die wesentlichen Verfahrensschritte umfassen die Erstellung des Bauentwurfes sowie anschließend die Erstellung der erforderlichen Planfeststellungsunterlagen durch das Ressort. Anschließend an das Planfeststellungsverfahren folgen jeweils abschnittsweise die Ausschreibung, Vergabe und anschließende Durchführung der Baumaßnahmen. Gemäß Rahmenterminplan ist der Beginn der tatsächlichen Bauarbeiten frühestens ab 2025 möglich. Die erforderliche Bauzeit wird für die Abschnitte 1 bis 3 unter günstigen Rahmenbedingungen rund 8 Jahre betragen, so dass sich in diesem Falle die Fertigstellung für das Jahr 2032 ergeben würde.

Kosten für die Planung der Leistungsphasen 3 bis 4 gem. HOAI 2021

Zur Fortsetzung der Planung im Bauentwurf sowie zur Erstellung von Antragsunterlagen für das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren sind Planungs- und Gutachterleistungen erforderlich. Neben der Objekt- und Tragwerksplanung des Ingenieurbauwerkes und der Freianlagenplanung werden mehrere fachgutachterliche Berichte beauftragt werden: hierzu gehören u. a. die Biotoptypenkartierung, ein qualifiziertes Baumgutachten, der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP), ein geotechnischer Bericht, Hydrogeologische Untersuchungen, Planung des Bodenmanagements einschl. der Altlastenuntersuchung, Bestandsleitungsmanagement und die Prüfstatik. Weitere Fachgutachten können als Ergebnis des Scoping-Termins nach UVPG erforderlich werden. Die vorgenannten Planungs- und Gutachterleistungen sind GAK-förderfähig.

Der Umfang der notwendigen Beauftragungen im Zuge der Abwicklung der Leistungsphasen 3 und 4 wurde für die Bauabschnitte 1-3 und den Planungszeitraum bis zum Abschluss der Leistungsphase 4 abhängig mit 2.093 TEUR (brutto) abgeschätzt. Dies umfasst auch die Gebühren für die Erteilung der Plangenehmigung. Hinzu kommen Aufwendungen für die informelle frühe Öffentlichkeitbeteiligung nach VwVfG §25, wonach die die betroffene Öffentlichkeit frühzeitig über die Ziele des Vorhabens, die Mittel, diese zu verwirklichen, und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens unterrichtet werden muss. Diese werden mit 300 TEUR veranschlagt. Insgesamt ergeben sich zur Abwicklung der Leistungsphasen 3 und 4 Kosten i.H.v. 2.393 TEUR.

Eine kurzfristige Mittelbereitstellung und folgende Beauftragung von Leistungen ist geboten, um eine überproportionale Verzögerung des Planungsvorhabens zu vermeiden: insbesondere naturschutzfachliche Erhebungen müssen zwingend im März/April d. J. durchgeführt werden. Parallel zum Dialogformat veranlasste Planungs- und Gutachterleistungen werden diesem oder den Entscheidungen durch Deputationen oder Senat nicht unumkehrbar vorgreifen.

C. Alternativen

Zur Herstellung eines gemäß den Vorgaben des Generalplans Küstenschutz ausreichenden Hochwasserschutzes gibt es keine Alternative. Ein Verzögern oder Hinausschieben der in der Vorlage genannten erforderlichen Maßnahmen würde unweigerlich zu erheblichen Sicherheitsrisiken in den deichgeschützten Stadtteilen auf der linken Weserseite führen. In diesen Gebieten sind rd. 105.000 Bürgerinnen und Bürger auf einen funktionierenden Hochwasserschutz angewiesen.

D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Finanzielle Auswirkungen

Für die Beauftragung, Durchführung und Begleitung konkretisierender Planungen bedarf es im Rahmen dieser Vorlage der **Bereitstellung bzw. Freigabe der Planungsmittel**.

Dieser Mittelabfluss unterteilt nach Finanzbedarfen im Rahmen des GAK und weiterer Mittel der Stadtgemeinde und die Aufteilung der Planungs- und Gutachterkosten gemäß Kostenschlüssel (s. o) stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 3 (in TEUR): Planungs- und Gutachtenkosten

	Küstenschutz	Nicht Küstenschutz	Öffentlichkeitsbeteil. n. VwVfG §25	Jahressumme
	GAK	Haushaltsmittel	Haushaltsmittel	
2022	354	269	55	678
2023	278	212	88	578
2024	195	149	87	431
2025	361	275	70	706
Summe	1.188	905	300	2.393

Die Mittelbedarfe in Höhe von 1.188 TEUR der ersten Spalte Küstenschutz sind GAK-förderfähige Ausgaben, die im Rahmen der valutierenden Verpflichtungsermächtigung für den Generalplan Küstenschutz (FiPo 0627.884 02-8) bereits ausreichend für den Zeitraum 2022-2024 berücksichtigt sind. Diese Verpflichtungsermächtigung wird im Zuge der Fortschreibung des Bauprogramms für 2025 mit einer Gremiovorlage für den Generalplan Küstenschutz voraussichtlich in 2022 angepasst.

Zur haushaltsrechtlichen Absicherung der nicht GAK-förderfähigen Mittel bzw. bremischen Mittel ist in 2022 die Erteilung einer zusätzlichen Verpflichtungsermächtigung bei der Haushaltsstelle 3627.884 03-5 (Zuweisungen für Investitionen an SV Infra/TV Grün Stadtstrecke) in Höhe von insgesamt 881 TEUR für die Jahre 2023-2025 über den Senator für Finanzen beim Haushalts- und Finanzausschuss zu beantragen. Zum Ausgleich für die zusätzlich erteilte Verpflichtungsermächtigung wird die bei der Haushaltsstelle 3687.884 11-5 Zuweisungen für Investitionen an Sondervermögen Infrastruktur / Verkehr (BgA)“ veranschlagte Verpflichtungsermächtigung in gleicher Höhe nicht in Anspruch genommen.

Die Abdeckung der zusätzlichen Verpflichtungsermächtigung mit Barmitteln erfolgt innerhalb der Anschläge 2022/23 bei der Hst. 3627.884 03-5 (Zuweisungen für Investitionen an SV Infra/TV Grün Stadtstrecke) sowie innerhalb der entsprechenden Finanzplanansätze 2024/25. In 2022 erfolgt die Finanzierung ebenfalls aus dem Anschlag der o.g. Haushaltsstelle.

Wegen der Kampfmittelbeseitigung ist nicht auszuschließen, dass der Stadtgemeinde Bremen weitere Kosten entstehen, soweit nicht Dritte zur Finanzierung herangezogen werden können. Die erforderlichen Mittel werden – soweit Dritte nicht zur vollständigen Refinanzierung der Kosten herangezogen werden können – durch Prioritätensetzung innerhalb des Budgets des Produktplans Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (PPL 68) dargestellt.

Personalwirtschaftliche Auswirkungen

Das Projekt hat keine die SKUMS betreffenden personalwirtschaftlichen Auswirkungen.

Gender Prüfung

Die Erhöhung und Verstärkung der Landesschutzdeichlinie im Bereich der Stadtstrecke beinhaltet keine geschlechterspezifischen Auswirkungen.

E. Beteiligung und Abstimmung

Die Senatsvorlage ist mit der Senatskanzlei und dem Senator für Finanzen abgestimmt.

F. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Geeignet nach Beschlussfassung im Senat. Einer Veröffentlichung über das zentrale elektronische Informationsregister steht nichts entgegen.

G. Beschluss

1. Der Senat nimmt die Vorlage zur Erneuerung des Landesschutzdeiches von der Eisenbahnbrücke der Linie Bremen-Oldenburg weseraufwärts bis zur Piepe zur Kenntnis.
2. Der Senat nimmt die auf Basis der kostenoptimierten Wettbewerbsvariante geschätzten Herstellungskosten in Höhe von 52,433 Mio. Euro (brutto) zur Kenntnis
3. Der Senat bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, die Planungsanforderungen aus dem Runden Tisch im Hinblick auf ihre Umsetzbarkeit zu prüfen und nach Abschluss des Dialogformats und einer Befassung in der Deputation eine Senatsvorlage zu erstellen, anhand derer der Senat über die Berücksichtigung von Alternativen und Veränderungen am Planungsvorhaben entscheidet.
4. Der Senat stimmt der Erteilung einer zusätzlichen Verpflichtungsermächtigung für die bremischen Mittel in Höhe von 881 TEUR für die Jahre 2023-2025 für die Planungs- und Gutachterkosten zu.
5. Der Senat bittet die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau, die Vorlage den Deputationen für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung und Klima, Umwelt, Landwirtschaft und Tierökologie, zur Beschlussfassung vorzulegen und die haushaltsrechtliche Ermächtigung über den Senator für Finanzen beim Haushalts- und Finanzausschuss einzuholen.