

Claudia Senger
Tel. Nr. 361 5124
Wilhelm Koldehofe
Tel. Nr. 361 -5222
Elke Kahrs-Mink
Tel. Nr. 361-6661

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

Vorlage Nr.19/ 543 (L)

**Deputationsvorlage
für die Sitzung der Deputation
für Umwelt, Bau, Verkehr und Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (L)
am 06.12.2018**

**Änderungsgesetz zum Bremischen Wassergesetz zur Übertragung von
Ausbaupflichten für Hochwasserschutzanlagen am linken Weserufer**

A. Sachdarstellung

Das zentrale Projekt im Rahmen des Bauprogramms des Generalplans Küstenschutz (GPK) in der Stadt Bremen ist das Projekt „Stadtstrecke“ (linke Weserseite: von der Eisenbahnbrücke bis zur Straße „Am Dammacker“), da einerseits aus Standsicherheitsgründen eine hohe Dringlichkeit zur Anpassung der Küstenschutzlinie besteht, andererseits die zentrale und exponierte Lage im Stadtgebiet hohe Anforderungen der Stadt- und der Verkehrsplanung auslöst.

Nach geltender Rechtslage wäre der Bremische Deichverband am linken Weserufer (DVL) zuständig für den GPK-gerechten Ausbau der Hochwasserschutzanlage für den Abschnitt der Stadtstrecke. Aufgrund der Komplexität des Projektes sowie der fachfremden Belange mit den Schwerpunkten Stadt- und Verkehrsentwicklung gehen die Aufgaben der Projektträgerschaft jedoch über die satzungsgemäßen Aufgaben des Deichverbandes sowie dessen Kernkompetenz hinaus. Der DVL hat aus diesem Grund darum gebeten, hierfür von der Projektträgerschaft entlastet zu werden.

Bisheriger Projektstand:

Die küstenschutzmotivierten Planungen zum Erhalt eines Rahmenentwurfes (Machbarkeitsstudie Stadtstrecke Teil 1) für den Deichabschnitt Stadtstrecke sind in den Jahren 2014 - 2017 mit Mitteln der Küstenschutzförderung der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes (GAK)“ finanziert worden. Danach wurde ein städtebaulicher Wettbewerb finanziert aus dem Bundesprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus (NPS)“ für die notwendigen städtebaulichen Anpassungsmaßnahmen in 2016/2017 durchgeführt (s. auch Senatsbeschluss vom 12.05.2015). Als Siegerentwurf ist das Konzept des Büros Topotek1 aus diesem Wettbewerb hervorgegangen. Diese städtebauliche Konzeption muss nunmehr in einem weiteren Planungsprozess mit den dazu notwendigen Anpassungen der Küstenschutz- und Verkehrsbelange auf das gleiche Planungsniveau gebracht werden.

(Machbarkeitsstudie Teil 2 = Rahmenentwurf, Entscheidungsgrundlage gem. § 24 LHO).

Die Durchführung dieser zu konkretisierenden Planung wurde am 8.3.2018 in der Deputation (S) mit einer Summe von 500 TEUR in 2018 und 200 TEUR in 2019 beschlossen. Nach Abschluss dieses Planungsprozesses, der für den Sommer 2019 vorgesehen ist, muss der Projektübergang vom Deichverband auf den neuen Projektträger SUBV erfolgen.

Hierfür ist eine Änderung der rechtlichen Regelungen im Bremischen Wassergesetz erforderlich und es sind die organisatorischen und personellen Voraussetzungen beim SUBV hierfür zu schaffen.

a) Änderung des Bremischen Wassergesetzes (BremWG)

Die Deichverbände sind als Erhaltungspflichtige für alle Maßnahmen verantwortlich, die der Sicherung des Hochwasserschutzes dienen, dazu gehören Erhaltungsmaßnahmen, wie auch Ausbaumaßnahmen, die ggf. als wesentliche Änderung planfeststellungsbedürftig sind. Hinsichtlich der Begrifflichkeiten und zur Klarstellung der Rechtslage erfolgt diesbezüglich eine entsprechende Änderung des BremWG (Anlage 1).

In diesem Zusammenhang erfährt das BremWG in § 60 Absatz 1 eine Klarstellung dahingehend, dass die für den Erhalt der Hochwasserschutzanlagen Pflichtigen ebenfalls auch für deren Ausbau verpflichtet sind. Was bereits vor dieser Gesetzesänderung als Grundsatz galt, wurde nunmehr explizit im Gesetzeswortlaut mit aufgenommen und dient der Rechtsklarheit.

Von diesem Grundsatz soll im Bereich der Stadtstrecke eine Ausnahmeregelung getroffen werden, um die Ausbaupflicht für die Hochwasserschutzanlagen auf das Land Bremen zu übertragen. Nach geltender Rechtslage wäre der Bremische Deichverband am linken Weserufer zuständig für die Ausbaumaßnahmen im Bereich der Stadtstrecke. Aus diesem Grund wurde in § 60 Abs. 4 BremWG eine abweichende Regelung getroffen, welche die Ausbaupflicht im Abschnitt Deichkilometer 14+566 bis 17+360 zwischen der Eisenbahnbrücke Bremen-Oldenburg und „Am Dammacker“ auf das Land Bremen überträgt mit Ausnahme der sich dort befindlichen Schöpfwerke, Wehranlagen und Sielbauwerke.

Für bereits begonnene Leistungsphasen im Projektbereich der Stadtstrecke ist darüber hinaus hinsichtlich der Verschiebung der Aufgabenzuweisung vom Bremischen Deichverband am linken Weserufer auf das Land Bremen eine Übergangsregelung zu § 60 Abs. 4 BremWG notwendig. Ein Wechsel der Projektträgerschaft sollte nicht im laufenden Bewilligungszeitraum erfolgen, so dass gesetzlich in § 106 BremWG klar gestellt wird, dass die Ausbaupflichtung des Landes Bremen erst nach Beendigung entsprechender Leistungsphasen übertragen werden soll, um bereits begonnene Projekte nicht zu beeinträchtigen.

b) Einrichtung einer Stabsstelle

Zur Bearbeitung der anstehenden Arbeiten im Rahmen der Projektträgerschaft für alle Ausbaumaßnahmen im Projektgebiet „Stadtstrecke“ soll deshalb beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr eine neue Stabsstelle innerhalb der Abteilung 3 eingerichtet werden. Für die Projektdauer ist mindestens ein Zeitraum von 12 Jahren ab dem Inkrafttreten der Änderung des BremWG anzusetzen.

Die Stabsstelle wird als Neubaueinheit und Schnittstelle zur Entscheidung über die Ausführung der jeweiligen Maßnahmen fungieren.

Sie hat dabei im Wesentlichen die folgenden Aufgaben zu erledigen:

- Projektleitungs- und Bauherrentätigkeiten,
- Entscheidungen über die auszuführenden Varianten treffen bzw. einholen,
- Politische Gremienbeschlüsse vorbereiten und einholen,
- Anträge auf Planfeststellung oder Plangenehmigung stellen und begleiten,
- Finanzierungsanträge erstellen,
- eingeworbene Mittel bewirtschaften,
- Verwendungsnachweise aufstellen,
- Ingenieurbüros für Planungsleistungen, Gutachten, sonstige Untersuchungen, Bauausschreibung oder auch für Tätigkeiten der Projektsteuerung beauftragen, überwachen und abrechnen,
- ggf. Grundstücksverhandlungen etc. führen
- Bau- und Planungsmaßnahmen vergeben, überwachen und abrechnen,
- gegebenenfalls auch Planungsleistungen durchführen.

Die Stabsstelle soll mit insgesamt 3,5 Stellen ausgestattet werden. Dieses sind eine Leitungsstelle, eineinhalb Ingenieursstellen, die sich gegenseitig vertreten, und eine Technikerstelle, die die Baukontrolle, Vermessungen und Aufmaße, Abrechnungen sowie zeichnerische Tätigkeiten (CAD) übernimmt.

Der Übergang der Maßnahmenträgerschaft ist einvernehmlich mit dem DVL abgestimmt und soll nach Beendigung der Leistungsphase 2 HOAI erfolgen. Diese ist derzeit für den Sommer 2019 geplant.

Um einen möglichst reibungslosen Projektübergang realisieren zu können und keine weiteren Projektverzögerungen zu erzeugen, sind deshalb jetzt die Voraussetzungen zu schaffen um die Stellenbesetzung bis zum Sommer 2019 abgeschlossen zu haben.

Aus diesem Grund ist die sofortige Ausschreibung der Stellen der Stabsstelle nach erfolgter Beschlussfassung dieser Vorlage im Senat vorgesehen.

c) Arbeitsschwerpunkte der Stabsstelle

Der Stabsstelle „Stadtstrecke“ steht nur eine relativ kurze Einarbeitungszeit zur Verfügung, da mit allen Beteiligten vereinbart worden ist, bereits ab Ende nächsten Jahres nach erfolgter Beschlussfassung im Senat die weiter notwendigen Planungsschritte einzuleiten.

Hierbei ist zunächst zu berücksichtigen, dass das Projekt Stadtstrecke aus insgesamt vier Bauabschnitten besteht. Für die Abschnitte 1-3 (von der Eisenbahnbrücke bis zur Piepe) soll ab Ende 2019 bis zum Sommer 2021 ein Bauentwurf gem. LHO § 54 erstellt werden. Anschließend werden die für das notwendige Planfeststellungsverfahren erforderlichen Unterlagen bis zum Sommer 2022 zusammengestellt. Frühestens ab diesem Zeitpunkt ist mit Beantragung eines Planfeststellungsverfahrens zu rechnen, für das mindestens 1,5 Jahre veranschlagt werden muss. Baubeginn wäre dann frühestens 2023, Fertigstellungstermin voraussichtlich 2030.

Aus Kapazitätsgründen wird die Stabsstelle „Stadtstrecke“ um etwa zwei Jahre zeitversetzt die oben genannten Arbeitsschritte für den Abschnitt 4 (Piepe bis zum Bereich

„Am Damacker“) durchführen. Für diesen Bereich kann aus diesem Grunde mit einem Baubeginn nicht vor 2026 und mit einem Bauende nicht vor 2030 gerechnet werden. Die Stabsstelle „Stadtstrecke“ wird damit kontinuierlich bis zum Jahr 2030 ausgelastet sein.

Mit Abschluss der Arbeiten (frühestens 2030) wird das Personal in den Kernhaushalt des SUBV überführt.

B. Alternativen

Als Alternativen wurden die Beibehaltung der bisherigen Projektträgerschaft beim Bremischen Deichverband am linken Weserufer, die Übertragung auf den Bremischen Deichverband am rechten Weserufer (DVR) sowie die Beleihung von Bremischen Gesellschaften mit der Projektträgerschaft geprüft.

a) Verbleib beim Bremischen Deichverband am linken Weserufer

Diese Variante ist umfassend und in einem intensiven Austausch mit dem DVL geprüft worden. Angesichts der erheblichen städtebaulichen und verkehrlichen Anteile des Projektes „Stadtstrecke“, die weit über die originären Aufgaben des Verbandes und dessen Kernkompetenzen hinausgehen und zudem ein hohes Maß an öffentlicher Aufmerksamkeit mit sich bringen, bestanden seitens des DVL gegen die Fortsetzung der Projektträgerschaft grundlegende Bedenken.

Der DVL hat zu Recht darauf hingewiesen, dass die Umsetzung des Projektes Stadtstrecke inzwischen zu einem überwiegenden Anteil nicht mehr aus der Herstellung oder Erhöhung der Deichanlagen besteht, sondern sich vielmehr der Schwerpunkt der Maßnahme in Richtung städtebaulicher und verkehrlicher Aspekte und Anforderungen verschoben hat. Diese Verschiebung fand auf Wunsch und auf Grundlage des von Bremen initiierten städtebaulichen Wettbewerbes statt. Da die Umsetzung des Projektes Stadtstrecke aber sowohl aus fachlichen als auch aus rechtlichen und finanziellen Gründen nicht auf verschiedene Projektträger aufteilbar ist, hat der Verband darauf hingewiesen, dass die Umsetzung städtebaulicher sowie verkehrlicher Belange nicht zu seinen Satzungsaufgaben gehören. Er sieht sich deshalb allein schon aus rechtlichen Gründen nicht in der Lage die Projektträgerschaft weiterhin zu übernehmen.

Eine Fortsetzung der Projektträgerschaft durch den DVL ist daher bei Beibehaltung der Vorgaben des städtebaulichen Wettbewerbes nicht zu realisieren. Der DVL hat jedoch zugesagt, die bereits für dieses Projekt begonnene Vorplanung (Machbarkeitsstudie Leistungsphasen 1 und 2 nach HOAI) zu Ende zu führen und anschließend die weitere Projektbearbeitung dem neuen Projektträger zu übergeben.

Der DVL muss trotz der Verlagerung der Projektträgerschaft weiterhin intensiv an der Planung und Umsetzung des Gesamtprojektes Stadtstrecke mitarbeiten, um seiner bisherigen und auch zukünftigen Unterhaltungsverpflichtung an der Deichanlage nachkommen zu können. Aus diesem Grunde ist der zukünftig beim DVL entfallende Personalkostenaufwand, der nur für die Umsetzung des Deichbauanteils am Gesamtprojekt Stadtstrecke anfallen würde, nicht bezifferbar und eine Ersparnis von Kosten beim DVL nicht offensichtlich. Ob diese Anpassung Auswirkungen auf die zu erhebenden Deichbeiträge hat, wird im Rahmen der Wirtschaftsplanung des Deichverbandes zu entscheiden sein, die durch die Rechtsaufsicht (bei SUBV) begleitet wird.

b) Übertragung auf den Bremischen Deichverband am rechten Weserufer

Der DVR scheidet als Lösung aus, da das Vorhaben außerhalb des durch die Satzung des Verbandes eindeutig begrenzten Verbandsgebietes liegt und zudem die grundsätzlichen verbandsrechtlichen wie satzungsbezogenen Bedenken des DVL gleichermaßen auch für den DVR zutreffen. Weiterhin ist der DVR mit seinen eigenen Deichbaumaßnahmen noch über Jahre hinweg voll ausgelastet.

c) Beleihung von Bremischen Gesellschaften

Als Zuwendungsempfänger für Küstenschutzmaßnahmen können in Bremen gemäß den Fördergrundsätzen der GAK nur das Land selbst oder Körperschaften des öffentlichen Rechts fungieren (s. Nr. 1.3 der Fördergrundsätze des Küstenschutzes des Rahmenplans der GAK). Eine Beleihung von Bremischen Gesellschaften (z.B. bremenports oder WFB) mit der Aufgabe der Projektträgerschaft hätte den Verlust der Förderungsfähigkeit der küstenschutzbedingten Ausgaben zur Folge. Bremen würde damit auf einen 70%igen Bundesmittelanteil der Küstenschutzförderung für die Stadtstrecke verzichten.

d) Ergebnis

Unter Abwägung der zuvor dargestellten Nachteile der Alternativen a) bis c) verbleibt im Ergebnis lediglich die Variante der Übertragung der Ausbaupflichten auf das Land. Auch eine Aufteilung auf verschiedene Projektträger, wobei der DVL für den Hochwasserschutz zuständig bleiben würde, kommt nicht in Betracht. Eine Trennung der Projektträgerschaft ist weder in der Planung noch im baulichen Vollzug vorstellbar.

C. Beteiligung/Abstimmung

Der Entwurf des Gesetzes zur Änderung des Bremischen Wassergesetzes (BremWG) nebst Begründung in der anliegenden Fassung ist mit der Senatskanzlei, der Senatorin für Finanzen, dem Senator für Wirtschaft und Häfen, dem Senator für Justiz und Verfassung sowie dem Bremischen Deichverband am linken Weserufer und dem Bremischer Deichverband am rechten Weserufer abgestimmt.

Von den beteiligten Stellen und Ressorts sind innerhalb der Stellungnahmefrist keine Anmerkungen oder Bedenken geäußert worden, die im Gesetzentwurf zu berücksichtigen gewesen sind, so dass alle genannten Stellen und Ressorts ihre Zustimmung erteilt haben. Der Gesetzentwurf ist durch den Senator für Justiz und Verfassung rechtsförmlich geprüft worden.

D. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

Die personelle Ausstattung der neuen Stabsstelle wird sich aus einer Leitung, eineinhalb Stellen im gehobenen Dienst sowie einem Techniker zusammensetzen. Hierfür ist ein Gesamtkostenansatz in Höhe von rd. 310 TEUR/a (inkl. Tarifierhöhung 2019) notwendig. Da das Projekt eine Laufzeit von mindestens 12 Jahren hat ist es erforderlich, die Stellen dauerhaft zu besetzen. Die Besetzung soll sofort nach der Beschlussfassung durch den Senat erfolgen.

Die Finanzierung der Personalkosten ist gesichert durch

1. Refinanzierung aus den Mitteln des GPK für die Küstenschutzaufgaben (Stellen Leitung und 0,5 Ingenieurstelle). Diese anteiligen Kosten von rd. 150 TEUR p.a. sind aus den Landesmittelansätzen der Haushaltsstelle 0627/88402-8 „Zuweisungen an das Sondervermögen Infrastruktur für den Generalplan Küstenschutz“ zu finanzieren. Der konsumtive Bedarf für die Umsetzung des Generalplans Küstenschutz bis 2030 erhöht sich damit von 390 TEUR pro Jahr (s. Senatsbeschluss vom 21.11.2017, Vorlage 19/1682, unter Punkt D) auf 540 TEUR pro Jahr.
2. Die verbleibenden Finanzierungsbedarfe von rd. 160 TEUR sind in 2019 aus bremischen Mitteln zu finanzieren. In 2019 soll die Finanzierung aus dem bremischen Anteil der GPK-Mittel erfolgen, die wegen Projektverzögerungen noch nicht eingesetzt werden müssen. Ab 2020 sind prioritär zwei Vollzeitstellen (eine Ingenieur- und eine Technikerstelle) durch SUBV zu berücksichtigen und im Rahmen der Haushaltsaufstellung zusätzlich einzuwerben. Die eingesetzten Mittel aus 2019 sind nach dann erneut zu berechnenden Bedarfen zur Umsetzung von GPK-Maßnahmen aus Landesmitteln ggf. zusätzlich wieder zur Verfügung zu stellen.

Die anliegende Wirtschaftlichkeitsbetrachtung (Anlage 2) macht deutlich, dass keine Alternative zur Übertragung der Aufgabe Ausbaupflicht Hochwasserschutz „Stadtstrecke“ besteht. Die Relevanzprüfung hat ergeben, dass es keine Anhaltspunkte dafür gibt, dass Frauen und Männer unmittelbar oder mittelbar unterschiedlich betroffen sein könnten.

Die Unterhaltungspflicht der Deichanlage der Stadtstrecke obliegt dem DVL. Nach Abschluss der Bauarbeiten an diesem Deichabschnitt wird der DVL deshalb die neu hergestellte Hochwasserschutzanlage in die Unterhaltungspflicht übernehmen.

E. Beschlussvorschlag

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

Anlagen:

1. Entwurf zur Änderung des BremWG
WU-Übersicht

Entwurf

Gesetz zur Änderung des Bremischen Wassergesetzes

Vom xx. Monat 201x

Der Senat verkündet das nachstehende, von der Bürgerschaft (Landtag) beschlossene Gesetz:

Artikel 1

Das Bremische Wassergesetz vom 12. April 2011 (Brem.GBl. S. 262 2180-a-1), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15. Dezember 2015 (Brem.GBl. S. 622) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird die Angabe zu § 60 wie folgt gefasst:
„§ 60 Grundsatz des Hochwasserschutzes und Ausbaupflichten“
2. § 59 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Satz 2 Nummer 1 wird die Angabe „Dazu“ durch die Angabe „; dazu“ und das Wort „Verteidigungswege“ durch die Wörter „Verteidigungs- und Treibselräume“ ersetzt.
 - bb) Nach Satz 3 wird folgender Satz angefügt:
„Bauten des Küstenschutzes stehen Hochwasserschutzanlagen gleich.“
 - b) In Absatz 6 werden nach dem Wort „gewidmeten“ die Wörter „oder zu widmen- den“ eingefügt.
3. § 60 wird wie folgt geändert:
 - a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:
„§ 60 Grundsatz des Hochwasserschutzes und Ausbaupflichten“.
 - b) Nach Absatz 2 werden die folgenden Absätze 3 und 4 angefügt:
„(3) Die Pflicht zur Änderung oder Errichtung der Hochwasserschutzanlagen im Sinne des Absatzes 1 (Ausbaupflicht) obliegt den nach § 66 Erhaltungspflichtigen. Die Regelungen zur Kostentragung nach § 72 Absatz 3 bleiben davon unberührt.

(4) Abweichend von Absatz 3 ist das Land Bremen Ausbaupflichtiger für die Hochwasserschutzanlagen am linken Weserufer ab Deichkilometer 14+566 (Eisenbahnbrücke) bis Deichkilometer 17+360 (Am Dammacker). Ausgenommen davon sind in diesen Anlagen vorhandene Schöpfwerke, Wehranlagen und Sielbauwerke.“
4. § 64 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 Satz 1 wird das Wort „Hochwasserschutzanlage“ durch die Wörter „öffentlich-rechtlichen Hochwasserschutzanlage“ ersetzt.
 - b) In Absatz 2 Satz 1 wird die Angabe „2020“ durch die Angabe „2025“ ersetzt.
5. § 106 wird wie folgt gefasst:

„§ 106 Übergangsvorschrift
§ 60 Absatz 4 ist nicht anzuwenden, soweit für die Erfüllung von Ausbaupflichten vor dem
[einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 2 dieses Gesetzes] vertragliche Verein-
barungen getroffen oder Zuwendungen aus öffentlichen Mitteln gewährt wurden.“

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Bremen, xx.xx.xxxx

Der Senat

ENTWURF

Begründung des Gesetzes zur Änderung des Bremischen Wassergesetzes

A. Allgemeiner Teil

I. Anlass und Ziel des Gesetzes

Zur Durchführung des Küstenschutzprogramms im Rahmen des Generalplans Küstenschutz (GPK) ist es zur Verbesserung des Hochwasserschutzes auch im innerstädtischen Bereich erforderlich, die vorhandenen Einrichtungen des Hochwasserschutzes neu zu konzipieren bzw. zu ertüchtigen. Dabei muss die Gestaltung der Maßnahmen hohen stadtplanerischen sowie verkehrlichen Ansprüchen genügen.

Bei dem Projektgebiet „Stadtstrecke“, d.h. zwischen Stephani-Eisenbahnbrücke bis „Am Dammacker“ auf der linken Weserseite, handelt es sich um eine besonders zentrale und exponierte Lage, bei der neben der Anpassung der Hochwasserschutzanlagen auch Anforderungen anderer Fachthemen, wie Verkehrsplanung und Stadtplanung, zu berücksichtigen sind. Nach geltender Rechtslage wäre der Bremische Deichverband am linken Weser zuständig für den GPK-gerechten Ausbau der Hochwasserschutzanlage. Aufgrund der Komplexität des Projektes sowie der fachfremden Belange gehen die Aufgaben der Projektträgerschaft jedoch über die satzungsgemäßen Aufgaben des Deichverbandes sowie dessen Kernkompetenz hinaus. Da es in mehrfacher Hinsicht sinnvoll und zweckmäßig ist, die Projektträgerschaft in der Hand eines Projektträgers zu belassen, soll diese Aufgabe dem Land Bremen, vertreten durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, übertragen werden. Dazu sind durch eine Änderung des Bremischen Wassergesetzes die entsprechenden rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen.

Daneben werden im Zusammenhang mit dieser anlassbezogenen Änderung kleinere redaktionelle klarstellende Änderungen im betroffenen Abschnitt 5 durchgeführt.

B. Zu den einzelnen Bestimmungen

I. Zu Artikel 1 (Änderung des BremWG):

Zu Nr. 1 (Inhaltsübersicht):

Aufgrund der Erweiterung der Inhalte des Paragraphen ist eine Ergänzung der Überschrift erforderlich.

Zu Nr. 2 (§ 59):

Zu Buchstabe a):

Gemäß den Vorgaben des Generalplans Küstenschutz dienen Treibselräumwege bereits während der Sturmflutsaison der Entfernung des Treibseles vom Deich. Gerade in Bereichen vermehrten Treibselanfalls sind Treibselräumwege deshalb ein wichtiger Bestandteil der Hochwasserschutzanlagen.

Zu Buchstabe b):

Nach bisherigem Verständnis gehört nach der bremischen Rechtslage zu den Hochwasserschutzanlagen, bzw. zum Hochwasserschutz auch der Küstenschutz. Aufgrund unterschiedlicher Definitionen in den Landesgesetzen erfolgt hiermit eine Klarstellung in diesem Sinne.

Zu Buchstabe c):

Nach der bisherigen Gesetzformulierung besteht ein missverständlicher wechselseitiger Verweis zwischen § 59 Absatz 6 und § 64 Absatz 1. Mit Änderung des Absatzes 6 soll klargestellt werden, dass es hier um die funktionale Bedeutung der Hochwasserschutzanlage geht, während die Widmung den formalrechtlichen Vorgang sowie die öffentlich-rechtliche Wirkung betrifft. Auch § 64 Absatz 1 soll eine klarstellende Ergänzung erhalten.

Zu Nr. 3 (§ 60):

Zu Buchstabe a):

Aufgrund der Erweiterung der Inhalte des Paragraphen ist eine Ergänzung der Überschrift erforderlich.

Zu Buchstabe b):

Die Änderung dient der Klarstellung dessen, was auch bislang im Abschnitt 5 des BremWG geregelt, jedoch im Wortlaut nicht explizit ausgedrückt worden war:

Die für den Erhalt einer Hochwasserschutzanlage Pflichtigen sind im Sinne einer umfassenden Schutzaufgabe auch für deren Ausbau verpflichtet.

Der Begriff „Erhaltung“ ist in § 59 Abs. 5 BremWG legaldefiniert und beinhaltet die Unterhaltung und Wiederherstellung von Hochwasserschutzanlagen. Für die Definition des „Gewässerausbaus“ wird § 67 Abs. 2 WHG als Richtschnur herangezogen. Danach umfasst der Gewässerausbau die Herstellung, Beseitigung und wesentliche Umgestaltung eines Gewässers oder seiner Ufer; Bauten des Küstenschutzes stehen dem gleich. Hierzu gehören auch „wesentliche Änderungen“, die eines Planfeststellungsverfahrens bedürfen.

Der Landesgesetzgeber geht bzw. ging davon aus, dass der Erhaltungspflichtige für alle Maßnahmen verantwortlich ist, die der Sicherung des Hochwasserschutzes dienen. Dieser Grundsatz besteht unabhängig davon, ob die Maßnahme als Ausbaumaßnahme oder als Errichtung über den Begriff der Erhaltung/Unterhaltung hinausgeht. Dies ergibt sich u.a. daraus, dass die nach § 61 Abs. 1 BremWG instanziiell zuständigen Wasserbehörden sicherzustellen haben, dass die den Erhaltungspflichtigen durch diesen Abschnitt des Gesetzes, namentlich „Abschnitt 5 Hochwasserschutzanlagen“ (§§ 59-81), übertragenen Aufgaben erfüllt werden.

Mit Satz 2 wird klargestellt, dass die Ausbaupflichtung unabhängig von der Finanzierung besteht und nicht unmittelbar mit dieser verbunden ist, gleichwohl aber daneben die Regelung des § 72 Absatz 3 gilt. Das heißt, dass für Ausbaumaßnahmen im Rahmen einer wesentlichen Änderung einer Hochwasserschutzanlage, wie es in der Regel bei Maßnahmen zur Umsetzung der Vorgaben des GPK der Fall ist, die Finanzierungsregelung des § 72 Abs. 3 greift. Mit dieser Regelung, die mit der Änderung des BremWG in 2011 in der heute geltenden Form gefasst wurde, wurden die Deichverbände finanziell entlastet und das Land weitgehend in die Pflicht genommen.

Zu Buchstabe c):

Bei dem Projektgebiet im Abschnitt Deichkilometer 14+566 bis 17+360 zwischen der Eisenbahnbrücke Bremen-Oldenburg und „Am Dammacker“ (sog. „Stadtstrecke“), handelt es sich um eine besonders zentrale und exponierte Lage, bei der in besonderem Maße neben der Anpassung der Hochwasserschutzanlagen auch Anforderungen anderer Fachthemen, wie Verkehrsplanung und Stadtplanung, zu berücksichtigen sind. Nach geltender Rechtslage wäre der Bremische Deichverband am linken Weserufer zuständig für den GPK-gerechten Ausbau der Hochwasserschutzanlage. Aufgrund der Komplexität des Projektes sowie der fachfremden Belange gehen die Aufgaben der Projektträgerschaft jedoch erheblich über die satzungsgemäßen Aufgaben des Deichverbandes sowie dessen Kernkompetenz hinaus. Da es in mehrfacher Hinsicht sinnvoll und zweckmäßig ist, die Projektträgerschaft in der Hand eines Projektträgers zu belassen, soll diese Aufgabe dem Land Bremen, vertreten durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, zugewiesen werden. Die gesetzliche Grundlage hierfür wird nunmehr in Absatz 3 geschaffen.

Hiermit erfolgt eine Änderung in der Aufgabenzuweisung hinsichtlich des Schutzes von Grundstücken vor Sturmflut und Hochwasser in diesem Streckenabschnitt soweit es um den Ausbau zur Ertüchtigung der Hochwasserschutzanlagen nach Maßgabe des GPK oder entsprechender Folgepläne geht. Davon unberührt bleiben die Unterhaltungspflichten des bisher Erhaltungspflichtigen.

Unverändert bleibt auch die Erhaltungs- und Unterhaltungspflicht des Deichverbandes am linken Weserufer für sämtliche Kreuzungsbauwerke, wie Schöpfwerke, Wehranlagen und Sielbauwerke. Im Bereich des Projektgebietes „Stadtstrecke“ handelt es sich konkret um das „Wehr Kleine Weser“.

Zu Nr. 4 (§ 64):

Zu Buchstabe a):

Die Änderung des Absatzes 1 folgt der Änderung des § 59 Absatz 6 und dient ebenso der Auflösung der bisherigen missverständlichen gegenseitigen Verweisung. Während § 59 Absatz 6 die funktionale, materiell-inhaltliche und auch tatsächliche Bedeutung von Hochwasserschutzanlagen definiert, regelt § 64 diese formalrechtlich. Mit dieser wird die Zweckbestimmung der Hochwasserschutzanlage durch Hoheitsakt festgelegt und die Anlage erhält einen öffentlich-rechtlichen Sonderstatus.

Zu Buchstabe b):

Mit der Änderung des Absatzes wird die Frist um 5 Jahre verlängert, innerhalb derer die vorhandenen oder noch zu ertüchtigenden Hochwasserschutzanlagen zu widmen sind. Die Verlängerung ist erforderlich, da die im Jahr 2011 mit Änderung des BremWG eingeführte Frist absehbar nicht einzuhalten ist, weil die erforderlichen personellen Kapazitäten bislang nicht ausreichen. Die Verlängerung der bisher geltenden Frist 31.12.2020 bis 2025 widerspricht weder anderweitigen Vorgaben noch sind erkennbare Nachteile damit verbunden.

Zu Nr. 5 (§ 106):

Für die Verschiebung der Aufgabenzuweisung vom Bremischen Deichverband am linken Weserufer auf das Land Bremen als neuen Projektträger bedarf es einer Übergangsregelung zu § 60 Abs. 4 und zwar bezogen auf bereits begonnene Leistungsphasen im Projektbereich „Stadtstrecke“.

Der bisherige Projektträger hat für die in einzelne Projekte/Teilstrecken eingeteilte Hochwasserschutzlinie seitens der Bewilligungsbehörde bereits Zuwendungen aus der GPK-Förderung erhalten. Der DVL hat auf Basis der HOAI bezogen auf Leistungsphasen entsprechende Ingenieur- und Architektenverträge für Einzelprojekte abgeschlossen, die Planungen laufen und werden seitens des Deichverbandes betreut und koordiniert.

Ein Wechsel der Projektträgerschaft sollte nicht im laufenden Bewilligungszeitraum erfolgen, sondern erst nach Beendigung der entsprechenden HOAI-Leistungsphase, so dass der Übergang nicht zu einem bestimmten Stichtag erfolgen kann. Gesetzlich zu regeln ist insofern, dass die Ausbaupflichtung des Landes Bremen erst dann beginnt, wenn privatrechtliche vertragliche Vereinbarungen mit Auftragnehmern, wie Ingenieur- und Planungsbüros, sowie auch förderrechtliche Bewilligungen zum entsprechend projektabhängigen Zeitpunkt bzw. zur entsprechenden Leistungsphase beendet sind.

Begleitend erfolgt zwischen dem Deichverband und dem Land Bremen als dem neuen Ausbaupflichtigen eine einvernehmliche Abstimmung des Übergangs der Projektträgerschaft, die kooperativen Umsetzung der Projekte steht im beiderseitigen Interesse.

Die bisherige Übergangsregelung hat ihre Bedeutung durch Zeitablauf verloren, so dass diese insgesamt durch eine Neuformulierung ersetzt werden konnte.

II. Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten dieses Gesetzes.

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage :

Datum :

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Senatsvorlage Ausbaupflicht Hochwasserschutz

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit einzelwirtschaftlichen
 gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung Barwertberechnung Kosten-Nutzen-Analyse
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse ÖPP/PPP Eignungstest Sensitivitätsanalyse Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung :

Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1	Übertragung der Aufgaben an Dritte (bremenports)	4
2	Übertragung der Ausbaupflicht auf den Deichverband am linken Weserufer	3
3	Übertragung der Ausbaupflicht auf den Deichverband am rechten Weserufer (DVR)	2
4	Übertragung der Ausbaupflicht/Projektträgerschaft auf SUBV	1

Ergebnis

Aufgrund der neben dem Hochwasserschutz erheblichen städtebaulichen und verkehrlichen Herausforderungen werden diese Aufgaben zukünftig vom fachlich zuständigen SUBV wahrgenommen; Alternative 4.

Weitergehende Erläuterungen

Zu 1.

Bei der Übertragung der Aufgaben auf einen anderen Projektträger ist folgendes zu berücksichtigen: Gemäß der GAK-Fördergrundsätze kommen als Träger nur das Land oder alternativ Körperschaften des öffentlichen Rechts in Frage. Eine Beauftragung Dritter mit der Projektträgerschaft (z.B. von Gesellschaften des Landes Bremen) würde zum Verlust der Bundesgelder (grundsätzlich 70 % der förderfähigen Kosten) und damit zu einer Kostentragung zu 100% aus Bremischen Mitteln führen. Damit ist eine Übertragung der Ausbaupflicht auf die WFB oder bremenports nicht möglich.

Zu 2.

Bei den Aufgaben zur Umsetzung des Hochwasserschutzes auf der linken Weserseite handelt es sich um hoheitliche Tätigkeiten, die bisher durch den Deichverband am linken Weserufer durchgeführt wurden.

Da zusätzlich zu den Hochwasserschutzaufgaben gerade bei dem Projekt „Stadtstrecke“ erhebliche Anforderungen aus den Bereichen Stadtplanung und Verkehr zu berücksichtigen und umzusetzen sind, sieht sich der DVL allein schon aus rechtlichen Gründen (Verbandssatzung) sowie aus Kapazitätsgründen nicht mehr in der Lage diese Aufgaben durchzuführen. Die Aufgaben müssen deshalb auf einen anderen Projektträger übertragen werden.

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage zur Vorlage :

Datum :

Zu 3.

Eine Übertragung der Aufgaben auf den Deichverband am rechten Weserufer (DVR) kommt ebenfalls nicht in Frage, da dieser mit den eigenen Deichbaumaßnahmen noch über Jahre hinweg voll ausgelastet ist und die Maßnahmen außerhalb seines Verbandsgebietes liegen.

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. 2020	2. 2030	n.
---------	---------	----

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Maßeinheit	Zielkennzahl
1	Einrichten der Stabsstelle	VZÄ	3,5
2	Abschluss der Arbeiten für die Stadtstrecke	in %	100
n			

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 7 zu § 44 LHO: die Schwellenwerte werden nicht überschritten / die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am erfolgt.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung

--