

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
- 5 -

Bremen, 17.05 2013
Tel.: 361 6456
Herr Lankowsky

Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie

**Bericht der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation
für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L)
am 30.05.2013**

**Anmeldungen des Landes Bremen zum
Bundesverkehrswegeplan 2015**

Sachdarstellung

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) überarbeitet derzeit den Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003). Zuletzt wurde die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr und Stadtentwicklung am 19.07.2012 über den aktuellen Sachstand informiert. Zwischenzeitlich sind die Bearbeitungen intern fortgeschritten. Der Umfang der anzumeldenden Projekte wurde vor allem im Bereich des Schienenverkehrs sowohl zur Entlastung des Knotens Bremen als auch zur Ausweitung der Kapazitäten im Schienenpersonen- und im Schienengüterverkehr erweitert. Hierüber wird nunmehr informiert.

Bei den Projekten für die Verkehrsträger Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen liegt die Federführung für die Projektvorbereitung beim Bund. Für beide Teile wurden zwischenzeitlich seitens des Landes Bremen Vorhaben konkretisiert und beim Bund für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet. Die als **Anlage** beigefügte Senatsvorlage vom 06.05.2013 gibt einen Überblick über die Anmeldungen des Landes für die Teile Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen.

Für den Bereich Straße obliegt die Projektvorbereitung den Ländern. Hier entsteht ein erheblicher Projektaufwand (Kostenschätzungen und Vorentwürfe), der durch die Länder zu erbringen ist. Die Vorhaben können daher bis zum Herbst des laufenden Jahres beim Bund angemeldet werden. Die **Anlage** gibt den derzeitigen Bearbeitungsstand für den Verkehrsträger Straße wieder.

Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) nimmt den Bericht des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr zu den Anmeldungen des Landes Bremen zum Bundesverkehrswegeplan zur Kenntnis.

Anlage

Senatsvorlage zur Senatssitzung am 07.05.2013: Anmeldungen des Landes Bremen zum Bundesverkehrswegeplan 2015

Vorlage für die Sitzung des Senats am 07.05.2013

Anmeldungen des Landes Bremen zum Bundesverkehrswegeplan 2015

A. Problem

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) überarbeitet derzeit den Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003). Nach dem Zeitplan zur Erarbeitung des neuen Bundesverkehrswegeplans ist ein Kabinettsbeschluss für das Jahr 2015 vorgesehen.

Die Erarbeitung gliedert sich im Wesentlichen in drei Teile.

- Bis Ende 2013 soll als Grundlage zunächst eine aktualisierte Verkehrsprognose für das Zieljahr 2030 berechnet werden. Parallel dazu wird die Bewertungsmethodik der Bundesverkehrswegeplanung weiterentwickelt.
- Es ist weiterhin vorgesehen, die Verkehrsprognose zusammen mit der methodischen Weiterentwicklung in ein Gesamtkonzept zusammenzuführen.
- Nach Abschluss der Konzept- und Prognosephase folgt die Bewertungsphase mit den Projektanmeldungen und -bewertungen (inkl. Nutzen-Kosten-Analysen und Umweltbewertungen).

Die Länder werden kontinuierlich über den Sachstand der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes informiert. Eine aktivere Mitwirkung als in vorhergehenden Bundesverkehrswegeplanungen bei der Maßnahmenaufstellung ist vorgesehen. Dabei soll die Anmeldung der Projekte im Frühjahr (Eisenbahn) bzw. Frühsommer (Straße) 2013 erfolgen. Hinsichtlich der Planfeststellung zur Weservertiefung sind zurzeit Klagen anhängig. Die Projekte zu den Bundeswasserstraßen mussten bis Ende 2012 gemeldet werden. Während bei den Projekten für die Verkehrsträger Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen die Federführung für die Projektvorbereitung beim Bund liegt, ist für den Bereich Straße ein erheblicher Projektaufwand (Kostenschätzungen und Vorentwürfe) erforderlich, der durch die Länder im Rahmen der Auftragsverwaltung für Bundesfernstraßen zu erbringen ist.

B. Lösung

Basis für die Anmeldung von Maßnahmen zum BVWP 2015 ist zunächst der BVWP 2003. Es ist erforderlich, alle Projekte des BVWP 2003, die bis zum Jahr 2015 absehbar noch nicht umgesetzt bzw. begonnen sind, erneut anzumelden.

Nur so können für alle Projekte aktuelle gesamtwirtschaftliche Nutzen-Kosten-Faktoren auf Basis der Verkehrsprognose 2030 sowie die für die Strategische Umweltprüfung erforderlichen Indikatoren ermittelt werden.

I. Bereich Bundesfernstraßen

Auf Basis des Berichtes in der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) vom 19.07.2012 wurden in der Zwischenzeit Gespräche und Abstimmungen mit dem BMVBS und der Niedersächsischen Straßenbauverwaltung bezüglich der Projektanmeldung und -definition geführt.

Es ist gemäß dem o. g. Bericht vorgesehen, folgende Straßenbauprojekte für den BVWP 2015 anzumelden. Eine Karte der anzumeldenden Projekte ist als **Anlage 1** beigefügt. Die Reihenfolge stellt keine inhaltliche Priorisierung dar.

1. A 281 BA 2/2 Neuenlander Ring – Kattenturmer Heerstraße

Mit dem BMVBS wurde festgelegt, dass der BA 2/2 der A281 aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstandes keiner Anmeldung mehr bedarf.

2. A 281 BA 4 Hafenrandstraße – Bremen/Strom (Wesertunnel)

Für den BA 4 ist aus Sicht des BMVBS trotz des derzeitigen Planungsstandes eine Anmeldung aufgrund des Finanzierungsmodells des Vorhabens erforderlich.

3. B 6n Neuenlander Straße (A 281) – Bremen/Brinkum (A 1)

Grundlage für die Anmeldung der B 6n ist die Beschlusslage der Bürgerschaft vom 18.10.2012 für eine Tunnellösung für die Unterquerung des Flughafengeländes. Als weitere Variante wünscht das BMVBS die Berücksichtigung der sogenannten Umfahrungsvariante. Aufgrund dieser Besonderheit und in Abstimmung mit dem BMVBS muss durch Bremen hier ausnahmsweise eine Anmeldung von zwei Varianten erfolgen, die dann beide im Verfahren durch das BMVBS zu bewerten sind. Bei diesem grenzüberschreitenden Projekt wird Bremen das Gesamtprojekt, d. h. einschließlich der Streckenabschnitte in Niedersachsen anmelden.

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

Bei der Maßnahme B 212 n erfolgt die Gesamtanmeldung durch Niedersachsen. Bremen meldet den Bremischen Abschnitt als Teilprojekt an.

5. A 27 Sechsstreifiger Ausbau Bremen/Überseestadt – Bremer Kreuz

6. A 1 Achtstreifiger Ausbau Bremer Kreuz – Bremen/Brinkum.

Für die Ausbauprojekte A 27 und A 1 wurde seitens des Bundes zwischenzeitlich eine Engpassanalyse mit Prognosehorizont 2025 vorgelegt. Die beiden Projekte sind in die Kategorie „häufige Staugefahr“ eingestuft, so dass hier eine Anmeldung weiterhin erforderlich bleibt.

Die Projektanmeldung für die Straßenbauprojekte hat durch Gespräche im April begonnen. Sie soll bis Ende September 2013 abgeschlossen werden.

Auf Grundlage der bisherigen Planungsaufträge wurde die DEGES mit der Projektanmeldung für die Straßenbauprojekte des BVWP 2015 beauftragt.

II. Bereich Bundesschienenwege

Durch die Maßnahmen des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr wird die Verkehrsführung durch den Bremer Hauptbahnhof optimiert, um dessen kapazitive Leistungsfähigkeit vollständig nutzen zu können. Hierdurch können die hafengebundenen zunehmenden Güterverkehre bis 2015 zu einem wesentlichen Anteil über die Schiene geleitet werden.

Für die darüber hinausgehenden Zuwächse sind zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen zur Entlastung des Schienenknoten Bremen dringend erforderlich. Mit Ausnahme der Sofortprogramm-Maßnahmen hat es in den vergangenen 20 Jahren keine zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen gegeben, die den Engpass Schienenknoten Bremen entschärft hätten. In der gleichen Zeit hat sich der Automobilumschlag in Bremerhaven verdreifacht und der Containerumschlag mehr als verfünffacht. Zudem konnte der Anteil des Schienenverkehrs im Seehafenhinterland deutlich gesteigert werden. Der Schienenpersonennahverkehr im Land Bremen wurde seit 1996 um fast 40% ausgeweitet, weitere Verbesserungen sind in der Zukunft vorgesehen.

Um auch künftig verstärkt Personen- und Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, werden in Abstimmung mit Niedersachsen folgende Maßnahmen für den BVWP 2015 angemeldet.

Eine Karte der anzumeldenden Projekte ist als **Anlage 2** beigelegt.

Die Maßnahmen basieren auf folgenden Untersuchungen:

- Kapazitätsstudie zum Seehafenhinterlandverkehr auf der Schiene (Knotengutachten)
Teil 1: „Analyse der Verkehre und Produktionsstrukturen“
- Wachstumsprogramm (DB AG).

Maßnahme I: Ausbau des Netzes der Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB) zwischen Bremerhaven und Buxtehude sowie Bremervörde und Rotenburg (Wümme)

Das Streckennetz der nichtbundeseigenen Eisenbahn (NE) Elbe-Weser Verkehrsbetriebe (EVB) ist geeignet, zwei besonders stark nachgefragte Relationen ohne räumliche Umwegfahrten aufzunehmen und dabei den hoch belasteten Bremer Hauptbahnhof großräumig zu umgehen: Bremerhaven – Hamburg sowie Bremerhaven – Ostkorridor/ – Hannover.

Für die zweite Relation ist ein ergänzender, unter Maßnahme II dargestellter Ausbau erforderlich.

Um zusätzliche Kapazitäten für die heute über Bremen genutzte und bereits nahe der Vollauslastung stehenden Route anbieten zu können, ist ein leistungsfähiger Ausbau der genannten EVB-Strecken notwendig. In den vergangenen Jahren sind hierzu erste Schritte bereits realisiert worden. Angesichts der prognostizierten Güterverkehrszunahme sollte eine Kapazität von rund 100 Zügen/Tag im kritischen Abschnitt zwischen Bremerhaven und Bremervörde Bemessungsgrundlage sein. Die Entwurfsgeschwindigkeit soll durchgehend 80 km/h betragen. Eine Elektrifizierung stellt eine gleichwertige Fahrzeit gegenüber der Nutzung der Hauptstrecken der DB AG sicher.

Maßnahme II: Zweigleisiger Ausbau der Strecke Rotenburg/Wümme – Verden einschließlich zweier Verbindungskurven

Die Strecke Rotenburg – Verden wird heute primär genutzt, um die überlastete Strecke Stelle – Uelzen und auch den Eisenbahnknoten Hannover aus Richtung Hamburg zu umfahren. Schon für die bisherigen Anforderungen ist diese Strecke unterdimensioniert. Bei gelegentlichen baustellenbedingten Umleitungsverkehren des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) musste der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in den zurückliegenden Jahren größtenteils auf Busverkehr umgestellt werden.

Diese Strecke stellt das Verbindungselement zwischen dem als Maßnahme I dargestellten Ausbau des EVB-Netzes und der Anbindung an den als Maßnahme V angemeldeten Ostkorridor bzw. an die Strecke in Richtung Hannover dar. Hierzu ist zwingend eine 2-Gleisigkeit zwischen Rotenburg und Verden herzustellen.

Des Weiteren ist zur Vermeidung des Richtungswechsels der Züge von/nach Bremerhaven in Rotenburg eine Verbindungskurve zur Strecke Bremervörde – Rotenburg neu zu erstellen. Diese ist durch eine relativ kurze Verbindung westlich des DB Netz-Bahnhofes Rotenburg/Wümme realisierbar. Zur direkten Anbindung an die weiter unten als Maßnahme V dargestellten Strecke Langwedel – Uelzen ist in dem Bereich der höhenfreien Kreuzung beider Strecken eine weitere Verbindungskurve vorzusehen.

Die Maßnahme ist ohne die beiden Kurvenergänzungen bereits im BVWP 2003 enthalten (vordringlicher Bedarf/neue Vorhaben).

Maßnahme III: Mehrgleisiger Ausbau der Strecke Bremen-Burg – Verden

Neben der erwarteten allgemeinen Zunahme der Güterverkehrsströme auf der Schiene werden im Abschnitt südlich Bremens zusätzlich neue Verkehre aus dem Jade-Weser-Port

aufzunehmen sein. Im gesamten Streckenverlauf ist bereits heute eine Überbelastung festzustellen, die sich derzeit in einer dauerhaft mangelhaften Betriebsqualität ausdrückt.

Kern der Maßnahme III ist ein durchgehend mehrgleisiger Ausbau zwischen Bremen-Burg und Verden. Im inneren Stadtgebiet Bremens besteht dies über die sogenannte „Güterbahn“ zwischen Bremen-Oslebshausen und Bremen-Hastedt bereits seit dem Bau des Bremer Hauptbahnhofes, dieser Abschnitt wird derzeit modernisiert und wird danach über eine ausreichende Leistungsfähigkeit verfügen. Zur durchgehenden Nutzung dieser erhöhten Kapazitäten sind auch die in beide Richtungen anschließenden Streckenabschnitte auszubauen. Auf dem 2-gleisigen Abschnitt Bremen-Burg – Bremen-Oslebshausen werden heute neben dem gesamten Güterverkehr aus den Häfen Bremerhavens auch der Personenverkehr zwischen Bremerhaven und Bremen (bis zu 3 Zugpaare je Stunde) sowie ein 15-Minuten-Takt der innerbremischen Regio-S-Bahn-Verbindung nach Bremen-Vegesack abgewickelt. Dieser Abschnitt stellt heute den größten Kapazitätsengpass auf der gesamten Relation Bremerhaven – Hannover dar. Hier soll ein drittes Gleis zu einer teilweisen Entmischung der Personen- und Güterverkehre führen und eine akzeptable Betriebsqualität sowie Kapazitäten für prognostizierte Verkehrszuwächse schaffen.

Ebenfalls hoch belastet ist bereits heute der Abschnitt Bremen – Verden. Bei einem steigenden Zulauf aus dem Jade-Weser-Port und den Unterweserhäfen sowie einer angemessenen Ausweitung des SPNV-Angebotes ist auf dieser Strecke bis nach Verden ein sich weiter verschärfender Engpass absehbar. Hier ist die Ergänzung eines dritten Gleises erforderlich. In Bremen und auch im Landkreis Verden werden seit rund 15 Jahren raumordnerische Verfahren im unmittelbaren Umfeld der Strecke so gelenkt, dass eine ausreichende Fläche parallel zur Strecke verbleibt, die die Verlegung mindestens eines zusätzlichen Gleises erlaubt.

Die hier zum kapazitiven Ausbau angemeldete Relation bildet die Hauptsiedlungsachse Bremens ab. Damit besteht hier eine starke Konkurrenz um verbleibende freie Resttrassen zwischen dem Regionalverkehr („Regio-S-Bahn“) und dem Güterverkehr. Gerade in diesem siedlungsstrukturellen Umfeld entfaltet sich der Nutzen des schienengebundenen Nahverkehrs in besonderem Maße. Durch die angemeldete Mehrgleisigkeit und der damit möglichen Entmischung profitieren beide Verkehrsarten durch eine höhere Zuverlässigkeit und perspektivisch eine größere Fahrplanflexibilität.

Maßnahme IV: Ertüchtigung der Strecke Delmenhorst – Bremen

Die Strecke Delmenhorst – Bremen gehört bereits heute zu den am stärksten belasteten Schienenstrecken der Region. Durch den anlaufenden Verkehr vom Jade-Weser-Port (JWP) in Wilhelmshaven wird ein weiterer Anstieg insbesondere auf dieser Strecke erwartet.

Um die Kapazität der Strecke Delmenhorst – Bremen entsprechend der prognostizierten Anforderungen zu erhöhen, ist die Anlage eines dritten Gleises vorzusehen. Sollte das Ergebnis der derzeit vom Bund in Erarbeitung befindlichen Seeverkehrsprognose und der Umlegung im Netz aufzeigen, dass auch ein nennenswerter Anteil der Verkehre in Rich-

tung NRW zu erwarten ist, wäre zusätzlich der Ausbau der Strecke Oldenburg – Osnabrück näher zu untersuchen.

Ebenfalls an der Strecke Delmenhorst – Bremen gelegen ist das Güterverkehrszentrum (GVZ) Bremen. Bereits heute werden die Anlagen des GVZ teilweise als „Hinterlandhub“ der Seehäfen genutzt. Insbesondere aus dem JWP wird diese Funktion als besonders interessant im Bremer GVZ eingeschätzt. Zur Vermeidung umwegbehafteter Zugfahrten, die gerade im engeren Knoten Bremen zu zusätzlichen Engpässen führen würden, erscheint eine direkte Kurvenverbindung aus Richtung Delmenhorst an das Anschlussgleis des GVZ (Hafeneisenbahn Bremen) zweckmäßig.

Maßnahme V: Zweigleisiger Ausbau der Strecke Langwedel – Uelzen („Amerikalinie“)

Die Maßnahme ist im BVWP 2003 bereits als vordringlicher Bedarf/neue Vorhaben enthalten. Sie ist jedoch bei der Bedarfsplanüberprüfung 2010 in der seinerzeitigen Netzkonzeption als unwirtschaftlich bewertet worden.

Die heute eingleisig zurückgebaute Strecke muss in ihrer Leistungsfähigkeit deutlich erweitert werden. Dazu gehören zweigleisige Abschnitte, das Anheben auf ein Mindestgeschwindigkeitsniveau von 120 km/h sowie die Elektrifizierung. In Langwedel ist ein höhenfreies Ausfädeln aus der Strecke Bremen – Hannover anzustreben.

Bei der Bewertung dieses Streckenausbaus für den BVWP ist der neue Aspekt der Anbindung der Region Bremen mit den Häfen Bremerhaven, Wilhelmshaven und Unterweser (Brake, Nordenham) sowie auch Cuxhavens an den „Ostkorridor“ Stendal-Magdeburg-Nürnberg-Regensburg zu berücksichtigen. Dieser „Ostkorridor“ stellt für den Güterverkehr eine leistungsfähige Alternative zu den stark durch Schienenpersonenfernverkehr belasteten Strecken über den Knoten Hannover dar. Perspektivisch kann der Knoten Hannover keine zusätzlichen Güterverkehre mehr aufnehmen und muss umfahren werden.

Maßnahme VI: Korridor Hamburg/Bremen – Hannover

Zur Reduzierung der Fahrzeiten im Personenverkehr zwischen Hamburg bzw. Bremen und Hannover, zur Gewährleistung und Erweiterung von Kapazitäten für den Regionalverkehr auf den vorhandenen Strecken sowie zur Erhöhung von Kapazitäten und Beschleunigung des Güterverkehrs plant die DB AG den Bau einer Hochgeschwindigkeitstrasse für den Bahnverkehr von Hamburg/Bremen nach Hannover (sog. "Y-Trasse").

Die Maßnahme ist bereits im BVWP 2003 enthalten (vordringlicher Bedarf/neue Vorhaben). Derzeit prüft die DB AG im Auftrag des Bundes 3 Alternativen zur ursprünglich konzipierten Y-Trasse; eine Entscheidung des Bundes wird Mitte des Jahres erwartet.

Maßnahme VII: Knoten Bremen

Über die zuvor genannten Ausbaunotwendigkeiten hinaus, sind weitere punktuelle Maßnahmen erforderlich, um Engpässe auf den auf Bremen zulaufenden Strecken sowie im

engeren Knotenbereich zu beseitigen. Es handelt sich hierbei um kleinräumige Maßnahmen z.B. zur Anbindung oder Dimensionierung von Vorstellgruppen in den Häfen oder um zusätzliche Blockteilungen auf insbesondere vom SPNV genutzten Strecken.

Zur genauen Identifizierung solcher Maßnahmen wird derzeit das Knotengutachten gemeinsam mit der DB Netz erarbeitet. Auch die NE-Infrastruktur der bremischen Hafeneisenbahn wird dabei genau betrachtet. Die Anlagen der Hafeneisenbahn in Bremen und Bremerhaven sind kontinuierlich den Anforderungen wachsender Güterverkehrstransporte anzupassen. So sind unter anderem zusätzliche Vorstellkapazitäten zu schaffen, bestehende Gleisanlagen zu verlängern und zu elektrifizieren sowie die Steuerungs- und die Leit- und Sicherungstechnik zu erneuern. Die Maßnahmen der Hafeneisenbahn sind in das NE-Finanzierungs-konzept des Bundes bzw. des BVWP aufzunehmen.

Ziel der Maßnahmen ist es, die Leistungsfähigkeit und Betriebsqualität des Schienennetzes möglichst kurzfristig zu erhöhen. Dazu sind die Maßnahmen zeitnah umzusetzen, z.B. in Form eines neu aufgelegten Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr II.

Maßnahme VIII: Beschleunigung des Fernverkehrskorridors Hamburg – Bremen - Ruhrgebiet

Die Bedeutung des Schienenverkehrs im innerdeutschen Personenverkehr hat in den vergangenen Jahren kontinuierlich zugenommen. Die Achse Hamburg – Bremen – Ruhrgebiet ist vom Potential her betrachtet von herausragender Bedeutung; der bislang erfolgte Ausbau entspricht dem nicht.

Inhalt der Maßnahme ist der Ausbau der Strecken Hamburg – Bremen sowie Bremen – Osnabrück auf Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 230 km/h analog dem Ausbau der Strecke Berlin – Hamburg.

III. Bereich Bundeswasserstraßen

Die im Folgenden genannten Maßnahmen wurden Ende 2012 bereits zum BVWP 2003 angemeldet. Sie befinden sich bereits in der Planfeststellung bzw. Umsetzung.

Eine Karte der anzumeldenden Projekte ist als **Anlage 3** beigelegt.

1. Außenweser

Zur Sicherung des Ausbaus der Hafenzufahrt zum Containerterminal in Bremerhaven wurde die Vertiefung der Fahrrinne der Außenweser von Bremerhaven (km 65) bis zur Zufahrt zur „Neuen Weser“ (km 130) um ca. 1 Meter zum Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet.

Diese Maßnahme dient dazu, eine weitestgehende tideunabhängige Erreichbarkeit des Containerterminals Bremerhaven für Schiffe mit 13,80 m Tiefgang zu erreichen, die Begegnungsmöglichkeiten von Großcontainerschiffen auf der Außenweser zu erhöhen und eine Vergrößerung des Tidefensters zu ermöglichen (zurzeit tideunabhängiger Abladetiefgang von 12,80 m).

Dadurch wird eine Anpassung der Außenweser an die Schiffsrößenentwicklung im interkontinentalen Containerlinienverkehr erfolgen und der Seehafenstandort Bremerhaven gestärkt.

2. Unterweser

Zur Sicherung des Ausbaus der Hafenzufahrten nach Brake und Bremen wurde die Vertiefung der Fahrrinne zwischen Nordenham und Bremen für Panmax-Schiffe mit 12,80 m Abladetiefe bis Brake (bisher 11,90 m) und 11,10 m (tideabhängig) bis Bremen (bisher 10,70 m) zum Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet.

Die Maßnahme dient der verbesserten tideabhängigen Erreichbarkeit der Seehäfen Brake und Bremen-Stadt.

3. Mittelweser

Die Vertiefung der Fahrrinne für 2,50 m abgeladene Großmotorgüterschiffe (GMS) sowie Uferrückverlegungen und Vertiefungen und Verbreiterungen von 3 Schleusenkanälen wurden zum Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet.

Die Maßnahme schafft die Voraussetzung für wirtschaftliche Binnenschiffsverkehre und dient damit der Stärkung des Hinterlandverkehrs auf der Mittelweser.

Neben der geplanten Außen- und Unterweservertiefung und dem Mittelweserausbau liegen aktuell keine neueren Erkenntnisse über die Notwendigkeit weiterer Projektanmeldungen im Bereich Wasserstraßen vor.

C. Alternativen

Werden nicht empfohlen.

D. Finanzielle und Personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

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

E. Beteiligung / Abstimmung

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

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

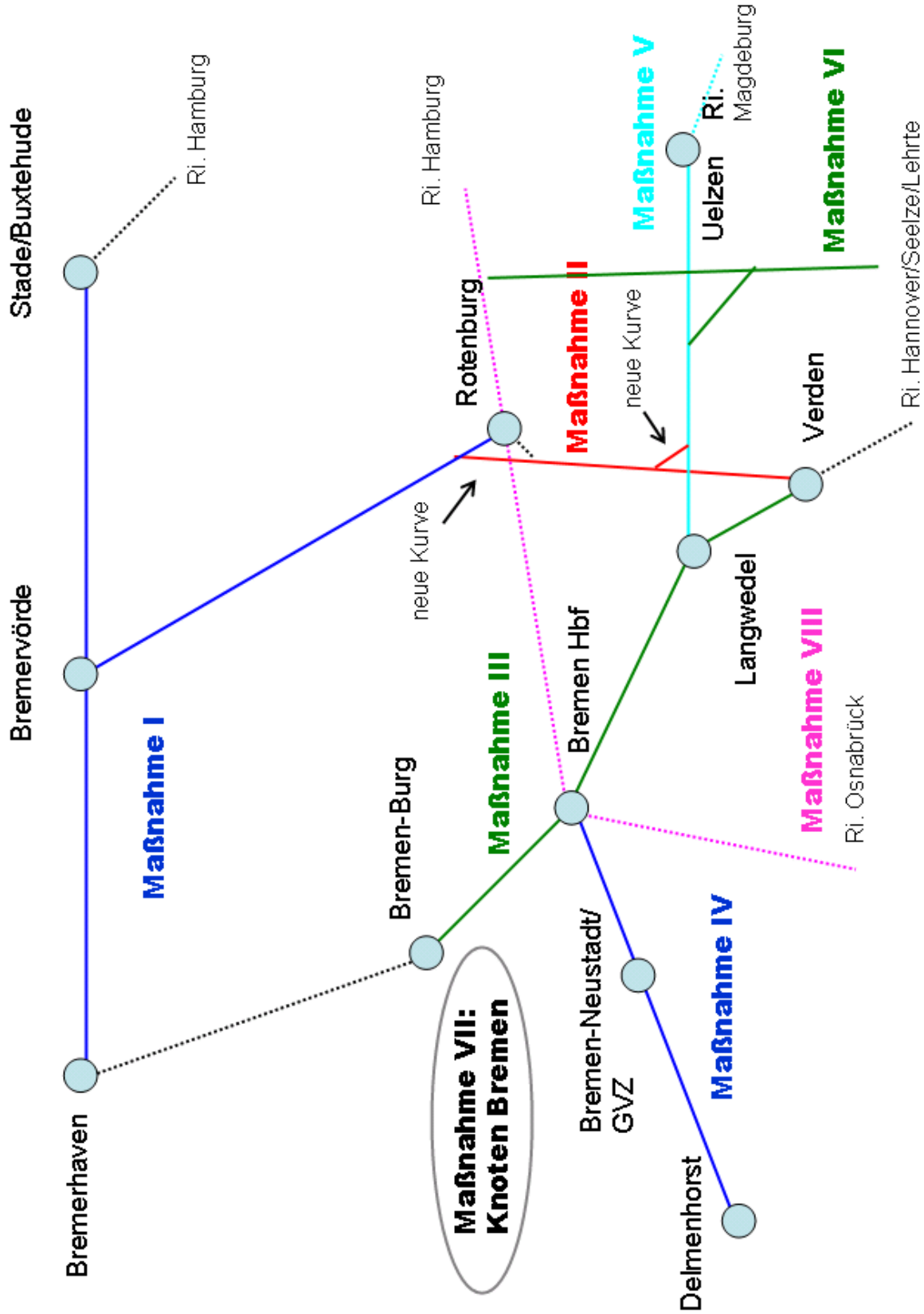
1. Der Senat stimmt den anzumeldenden Projekten für den Bundesverkehrswegeplan 2015 zu.
2. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die Anmeldung für den Bereich Schienenwege und Straßen vorzunehmen
3. Der Senat bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr im Senat über den Fortgang des Verfahrens zu gegebener Zeit zu berichten.

Anlage 1

Übersicht der anzumeldenden Projekte Bereich Straße



BWVP 2015 Maßnahmenübersicht Schiene



Anlage 3a Übersichtsplan Außen- und Unterweser



Anlage 3b

Übersichtsplan Mittelweser

