Staats- und Universitätsbibliothek Bremen
Staats-archiv Bremen
BREMISCHE BÜRGERSCHAFT

Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

Drucksachenabteilung: Drucksachenabteilung / 1
Landtag, 7. Wahlperiode: 1967-71

(16.2.1971) Nr. 164 - Antwort des Senats an die Bürgerschaft

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

Visual Library

Bremische Bürgerschaft (Landtag)
7. Wahlperiode

Drucksachenabteilung I — Mitteilungen und Antworten des Senats

Nr. 164

Antwort des Senats an die Bürgerschaft (Landtag)

vom 16. Februar 1971

Ausbau des Flughafens Bremen im Zusammenhang mit den Plänen für das Huntesperrwerk

(Drucksachenabteilung II Nr. 462)

Auf die Anfrage des Abgeordneten Dr. Sieling und der CDU-Fraktion erteilt der Senat folgende Antwort:

Zu Frage 1

Durch die Planänderung „Vorverlegung des Huntesperrwerkes von Huntebrück nach Elsfleth" mit dem Ziel der Einbeziehung der Stadt Elsfleth in den vollen Hochwasserschutz ist der ursprünglich gemeinsame Plan der beiden Länder, die Sperrwerke in Lesum und Ochtum nach Durchführung von Eindeichungsmaßnahmen bei Elsfleth **vorzeitig** in Betrieb zu nehmen, nicht mehr realisierbar. Nach dieser Planänderung kann die Inbetriebnahme der Sperrwerke in Lesum und Ochtum erst nach Fertigstellung des vorverlegten Huntesperrwerkes erfolgen. Dem müssen sich alle wasserwirtschaftlichen Maßnahmen im Raum Bremen, insbesondere die Ochtumverlegung, anpassen.

Folgende Bauzeiten für die Sperrwerke sind veranschlagt:

a) Lesumsperrwerk 3 bis 4 Jahre,
Baubeginn Januar 1971;

b) Ochtumsperrwerk 3 bis 4 Jahre,
Baubeginn vorgesehen für Januar 1972;

c) Huntesperrwerk 4 Jahre,
Baubeginn etwa 1975.

Unabhängig von dem Zeitpunkt der Fertigstellung der Bauwerke kann die Inbetriebnahme erst nach Fertigstellung des letzten Bauwerks, also wahrscheinlich im Jahre 1979 erfolgen, da alle drei Sperrwerke gemeinsam in Betrieb genommen werden müssen.

Daraus folgt, daß die Wasserführung in der neuen Ochtum erst im Jahre 1979 realisiert werden kann. Die Fertigstellung der neuen Start- und Landebahn für den Flughafen Bremen könnte erst danach erfolgen.

Da mit dem Ausbau des Flughafens nicht bis 1979 gewartet werden kann, hat die Deputation für Häfen, Schiffahrt und Verkehr im Februar 1970 bereits provisorische Lösungen erörtert, die — unabhängig von dem Bau der Sperrwerke — eine frühere Bauausführung ermöglichen. Von den sechs Lösungsvorschlägen, die vom Hafenbauamt vorgelegt worden sind, werden zur Zeit von der Deputation für Häfen, Schiffahrt und Verkehr zwei Provisorien weiterverfolgt.

a) Verlegung der Ochtum und Bau eines provisorischen Sperrwerkes an der Kielkampsbrücke im Zuge der Bundesbahnlinie Bremen—Oldenburg beim Bahnhof Bremen-Huchting;

b) Verlegung der Ochtum und Eindeichung des Flughafenerweiterungsgebietes.

Beide Maßnahmen werden zusätzliche Kosten erfordern, die in ihrer Höhe noch ermittelt werden.

Zu Frage 2

Das Planfeststellungsverfahren

a) für die Verlegung der Ochtum,

b) für die aus Sicherheitsgründen notwendige neue Start- und Landebahn des Flughafens

ist von der Planänderung gemäß Frage 1 nicht betroffen. Der Senat gedenkt beide Verfahren einzuleiten, sobald das im November 1969 eingeleitete Genehmigungsverfahren für die Erweiterung des Flughafens aufgrund des Luftverkehrsgesetzes abgeschlossen ist. Darüber, welche Schwierigkeiten in diesen Verfahren zu erwarten sind und wann mit dem Abschluß zu rechnen ist, können heute keine bestimmten Aussagen gemacht werden, da nicht zu übersehen ist, in welchem Umfange und mit welchem Gehalt Einsprüche geltend gemacht werden.

Zu Frage 3

Die notwendigen Grundstücke zur Durchführung der Maßnahmen zu 2 a) und 2 b) befinden sich teilweise im Besitz der Stadtgemeinde Bremen. Ein Teil der für die

Erweiterung des Flughafens benötigten Grundstücke sowohl im Gebiet der Gemeinde Stuhr wie auch auf bremischem Staatsgebiet sind in den letzten Jahren planmäßig erworben worden. Andere Grundstücke konnten deshalb nicht angekauft werden, weil über die Preise keine Einigung zu erzielen war. Das gilt insbesondere für die Grundstücke, die für die Ochtum-Verlegung in Anspruch genommen werden müssen. Bei dem Umfang der noch zu erwerbenden Flächen ist es nicht vertretbar, einzelne Grundstücke zu überhöhten Preisen zu erwerben, weil diese Preise dann später bei Durchführung etwaiger Enteignungsverfahren maßgeblich sein würden. Aus diesem Grunde wurde in solchen Fällen der Grunderwerb bis zum Erlaß eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses zurückgestellt, der zu gegebener Zeit die Rechtsgrundlage für die Durchführung von Enteignungsverfahren bieten würde.

Zu Frage 4

Unter der Annahme eines planmäßigen Ablaufs der Bauarbeiten an den Sperrwerken würden sich folgende Maßnahmen schon vor Fertigstellung des Huntesperrwerks durchführen lassen:

a) Fertigstellung von Teilen des neuen Ochtumlaufes (Deiche, Brücken, Ersatzstraßen, Schöpfwerke und Gräben), soweit sie den Hochwasseraufnahmeraum nicht wesentlich einschränken.

b) Auf dem Flughafengelände könnten im Vorgriff auf das Gesamtausbauprogramm rund 1400 m der neuen Start- und Landebahn einschließlich Befeuerung und Nebenanlagen gebaut werden.

c) Außerdem könnten im Vorgriff auf das Gesamtausbauprogramm kleinere Baumaßnahmen, z. B. für Flugsicherungsanlagen, durchgeführt werden, die jedoch auf die gesamte Bauzeit ohne Einfluß sind.

Zu Frage 5

Es trifft nicht zu, daß wegen der zeitlichen Verzögerung des Baues der neuen Start- und Landebahn für die derzeitige Landebahn die Sicherheit nicht mehr gegeben ist. Die im Jahre 1966 überholte Start- und Landebahn weist Risse auf, die vorsorglich beseitigt werden müssen, **bevor** ein die Flugsicherheit gefährdender Zustand eintritt. Diese Arbeiten sind für 1971 eingeplant und sollen im Juli/August 1971 im Nachtbetrieb, unter Aufrechterhaltung des Flugbetriebes am Tage, durchgeführt werden. Die Gesamtkosten einschließlich der Kosten für die Erneuerung der Befeuerungsanlagen sind auf 6,9 Millionen DM veranschlagt. In diesem Betrage ist eine Summe von 2,5 Millionen DM an Mehrkosten enthalten, die dadurch entstehen, daß die Arbeiten in der Nachtzeit durchgeführt werden müssen.

Zu Frage 6

Für den Fall, daß die Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn auf dem Flughafen Bremen erst nach dem planmäßigen Ablauf der Bauarbeiten an den Sperrwerken, d. h. etwa 1979, möglich sein sollte, müßten die damit zu erwartenden Schwierigkeiten durch provisorische Lösungen (Antwort zu Frage 1) behoben werden.

Zu Frage 7

Für die laufende Legislaturperiode (1968 bis 1971) war beabsichtigt, folgende Mittel für den Ausbau des Flughafens bereitzustellen:

a) Barmittel	35 Millionen DM
b) Verpflichtungsermächtigung auf 1972 und später	15 Millionen DM
	50 Millionen DM

Diese Mittel sind wie folgt eingesetzt worden:

a) Barmittel

Erweiterung des Weserhafens Hemelingen (Haushaltsplan 1970, HSt. 3850/740 29-0)	3,71 Millionen DM
Erweiterung und Modernisierung der Getreideanlage (Beschluß der Deputation für Häfen, Schiffahrt und Verkehr vom 12. 6. 70, Beschluß des Haushaltsausschusses der Finanzdeputation, mitgeteilt durch Verfügung des Senators für die Finanzen vom 12. 8. 70)	8,8 Millionen DM
Ausbau der Osthafenkaje in Bremerhaven (Beschluß der Deputation für Häfen, Schifffahrt und Verkehr vom 15. 1. 71, Beschluß der Finanzdeputation ist beantragt)	9,8 Millionen DM
	22,31 Millionen DM

Die danach an Barmitteln verbliebenen 12,69 Millionen DM sind für den Flughafenausbau eingesetzt worden.

b) Die in Aussicht genommenen Verpflichtungsermächtigungen auf 1972 und später wurden zur Finanzierung des Vorhabens „Ausbau des Hafengebietes Stromkaje-Nordhafen" eingesetzt (Ortsgesetz zur Übernahme von Verpflichtungen durch die Freie Hansestadt Bremen vom 11. 11. 1969 Brem.GBl. 1969 S. 139).

Carl Schünemann Bremen