Mitteilung des Senats

Was kostet das Projekt Hochwasserschutz „Stadtstrecke

Kleine Anfrage der Fraktion der FDP vom 31. März 2025 und Mitteilung des Senats vom 13. Mai 2025

Vorbemerkung der Fragestellerin:

„Am Hochwasserschutzprojekt „Stadtstrecke“ am linken Weserufer in der Bremer Neustadt wird seit Aufstellung des Generalplans Küstenschutz 2007 geplant. Aufgrund der Lage im Bremer Stadtzentrum gibt es besondere Herausforderungen. So gilt es, neben einem effizienten Hochwasserschutz auch die Auswirkungen auf das künftige Stadtbild zu berücksichtigen. Unstrittig ist, dass Bremen angesichts der Folgen des Klimawandels und des ansteigenden Meeresspiegels Vorsorge für einen verbesserten Hochwasserschutz treffen muss, um die Sicherheit seiner Bürger künftig zu gewährleisten. Um die Ausgestaltung des Hochwasserschutzes hat sich jedoch eine Kontroverse (u.a. um den Erhalt der auf dem Deich wachsenden Platanen) entwickelt. Der Planungsprozess wurde durch zahlreiche Foren, Bürgerdialoge, Studien und Gutachten begleitet. Ebenso wurden mehrmals Anpassungen in den Planungen vorgenommen.

Angesichts der größtenteils selbst verschuldeten Haushaltsnotlage Bremens stellt sich die Frage, welche Ressourcen und Summen bislang aufgewendet werden mussten und künftig notwendig sein werden, um die Umsetzung des Projektes „Stadtstrecke“ sicherzustellen und ob diese ausreichen. Ebenso stellt sich die Frage nach den Lehren aus dem bisherigen Planungsprozess, um künftige Anpassungsprojekte im Hochwasserschutz in Bremen ggf. effizienter und ressourcenschonender zu gestalten.“

Der Senat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkungen:

- Das Projekt Stadtstrecke wird seit 2010 aktiv bearbeitet. Zunächst und bis 2019 lag die Projektträgerschaft entsprechend den Regelungen des Wassergesetzes (Brem WG) beim Bremischen Deichverband am linken Weserufer (DVL), seit der Änderung des § 60 (4) BremWG liegt die Projektträgerschaft beim Land, vertreten durch die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft (SUKW).
- Das Projekt wurde zunächst bis zum Abschluss der Machbarkeitsstudie Teil 1 (2016) für die BA 1-4 (Deichabschnitt: Eisenbahnbrücke Bremen-Oldenburg bis Straße „Am Dammacker“) bearbeitet. Ab 2022 werden die BA 1-3 (Eisenbahnbrücke bis zur Piepe) und der BA 4 (Piepe bis zur

Wohnbebauung "Am Dammacker") getrennt voneinander und als jeweils eigenständige Projekte bearbeitet. Es wird angenommen, dass sich die Fragestellerin auf die BA 1-3 bezieht.

- Zur Begriffsbestimmung: Die Fragestellerin fragt nach dem Hochwasserschutz an der Stadtstrecke. Die Stadtstrecke ist ein tidebeeinflusster Deichabschnitt an der Weser, der als Küstenschutzanlage zu betrachten ist. Für diesen gelten spezifische Anforderungen und Regelwerke.

Zu den Fragen:

1. Welche unterschiedlichen Kosten für Planung und Vorbereitung der Umgestaltung der Hochwasserschutz-Stadtstrecke sind bislang seit der Aufstellung des Generalplan Küstenschutz 2007 bis heute entstanden und wie hoch sind diese?

Die bisherigen Kosten betragen seit 2010 unter der Leitung der

- Projektträgerin Bremischer Deichverband am linken Weserufer (DVL)
 - o Planung: rd. 1.729 TEUR
- Projektträgerin Senatorin für Klima, Umwelt und Wissenschaft (SUKW)
 - o Planung: rd. 1.496 TEUR

Zusätzlich sind folgende weitere Kosten entstanden:

Aufgrund der besonderen städtebaulichen und verkehrlichen Bedeutung wurde im Jahr 2016/17 ein städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt, dessen Ergebnisse in eine Fortschreibung der Vorplanung (Machbarkeitsstudie Teil 2) einfluss. Die Kosten beliefen sich auf 245 TEUR und wurden zu 89,2% durch das Bundesprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus“ übernommen. Weitere 55 TEUR wurden in diesem Kontext für die Überarbeitung der Siegerentwürfe aus Haushaltsmitteln beglichen.

Im Jahr 2021/22 wurde aufgrund der großen städtebaulichen Relevanz der Planung ein Runder Tisch zur Erörterung aller Aspekte des Vorhabens unter Beteiligung der Öffentlichkeit (vertreten durch zwei Bürgerinitiativen), des Bremischen Deichverbandes am linken Weserufer und der Umweltsenatorin durchgeführt. Die Kosten für diese vorgezogene Öffentlichkeitsbeteiligung im Sinne des VwVfG beliefen sich auf 41 TEUR für die Mediation (Moderation) und 11 TEUR für die Expert:innen der Bürger:inneninitiative (Kostenübernahme durch damals SKUMS).

Im Jahr 2023 wurde ein Begleitgremium zur Einbindung der Neustädter Bevölkerung durchgeführt. Die Kosten beliefen sich auf rund 10 TEUR.

Weitere Kosten für Maßnahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wie z. B. Konzepte, Informationstafeln, Internetseite, Informationsbroschüren, Ausstellungen etc. belaufen sich auf rd. 189 TEUR.

2. Mit welchen weiteren Planungskosten rechnet der Senat Stand heute bis zur Fertigstellung der Stadtstrecke und wie verteilen sich diese Summe voraussichtlich auf die einzelnen Haushaltsjahre?

3. Mit welchen Kosten für Bau und Umsetzung rechnet der Senat Stand heute bis zur Fertigstellung der Stadtstrecke und wie verteilt sich diese Summen voraussichtlich auf die einzelnen Haushaltsjahre?

Fragen 2 und 3 werden gemeinsam beantwortet.

Mit Stand April 2025 können Bau- und Umsetzungskosten (einschl. der dann anfallenden Planungs- und Gutachtenkosten der Kostengruppe 700) auf Basis der Vorplanung (Lph 2 der HOAI) wie folgt abgeschätzt und auf die Haushaltsjahre verteilt werden (in TEUR):

	Gesamt	davon KG 700
	54.796	
2027	1.306	148
2028	2.748	312
2029	7.695	874
2030	8.562	973
2031	13.699	1.556
2032	7.745	880
2033	7.695	874
2034	5.346	607

Durch Änderungen der Planungsrandbedingungen (u. a. höherer Bemessungswasserstand und höheres Vorsorgemaß) sowie aufgrund allgemeiner Preissteigerungen im Bausektor (u. a. stark beeinflusst durch die im Zuge des Ukrainekriegs stark angestiegenen Energiekosten) wird es höchstwahrscheinlich zu höheren Baukosten kommen.

In den vorgenannten Kosten sind sämtliche Baunebenkosten, wie etwa Planungsleistungen, Gutachten und Bauherrenaufgaben (Kostengruppe 700 nach DIN 276) enthalten. Die geprüfte *Kostenschätzung* (2. Ebene der Kostengliederung aus DIN 276) beläuft sich in der Kostengruppe 700 auf rund TEUR 7.720 einschl. der Planungs- und Gutachterkosten ab der Lph 3 und 4. In der Leistungsphase 3 sind seitdem Kosten in Höhe von TEUR 1.496 angefallen. Somit sind mit Stand April 2025 noch weitere Planungskosten in Höhe von TEUR 6.224 zu erwarten. Eine Fortschreibung der Kostenschätzung als *Kostenberechnung* (3. Ebene der Kostengliederung nach DIN 276) wird Ende 2025 mit Vorlage der Entwurfsplanung (Lph 3 der HOAI) erwartet. Da die Planungskosten gemäß der Systematik der HOAI an die Baukosten gekoppelt sind, ist auch hier mit einer Anpassung zu rechnen.

4. Wie viele Personalstunden sind seit jeweils in den Jahren seit Projektbeginn im Planungsprozess geleistet worden und wie hoch sind die Personalkosten? Wie viele Personalstunden wurden durch Stadt und Land, wie viele extern geleistet (z.B. über externe Beratung, Deichverband, Gutachten)?

Eine aufgaben- bzw. projektbezogene Stundenerfassung existiert bei der Stadt und dem Land Bremen nicht, Stunden verschiedener Dienststellen werden auch nicht zentral erfasst und zusammengeführt. Angaben zu den Personalstunden in den beteiligten Fachreferaten/Fachbehörden sind deshalb nicht möglich.

Externe Beteiligte (Fachplaner, Gutachter, etc.) rechnen ihre Leistungen überwiegend als HOAI-Honorar oder als pauschalisierte Honorare ab. Projektbezogene Personalstunden sind daher nur äußerst vereinzelt erfasst und mithin ohne Aussagekraft.

Der Deichverband macht keine Angaben zu den Personalstunden, gibt jedoch den Personalaufwand zwischen 2010 und 2018 mit grob geschätzt 223 TEUR an.

5. Für welche Kosten kommen die Stadt und das Land Bremen auf? Über welche Haushaltstitel werden diese Kosten abgedeckt?

Diese Frage wird unter Frage 12 beantwortet.

6. Welche Mittel in welcher Höhe steuerten und steuern die Deichverbände und weitere Akteure bei?

Der Bremische Deichverband am linken Weserufer trägt die Unterhaltungsaufwendungen für den Deichabschnitt. Bis zur Übergabe der Projektträgerschaft an SUKW hat er auch die Aufgabe der Projektleitung/–steuerung übernommen. Zur Höhe siehe Antwort zu Frage 4. Beide Aufgaben werden aus dem Beitragsaufkommen bestritten.

7. Welche Kosten in welcher Höhe werden durch Fördermittel und Zuweisungen durch Bundes- und EU-Mittel abgedeckt? (bitte die verschiedenen Förderungen einzeln auflisten)

Die Aufwendungen des Küstenschutzes werden aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ (GAK) bestritten. Hier liegt der Bundesmittelanteil bei 70%.

Im Projekt „Nationale Projekte des Städtebaus“ werden zukunftsweisende Projekte mit Impulswirkungen für die jeweilige Kommune gefördert. Aus dieser Bundesförderung wurde die Durchführung des Architektenwettbewerbs mit 89,2% Bundesmitteln gefördert (s. a Antwort zu Frage 1).

8. Inwieweit wurden die im Haushalt für die Stadtstrecke eingestellten Mittel bislang tatsächlich jeweils im veranschlagten Jahr verausgabt? Wenn nicht, was waren die Gründe für die Verzögerung der Mittelverwendung? Wofür wurden die Mittel ggf. stattdessen genutzt?

Die im Haushalt jährlich veranschlagten Mittel für die Stadtstrecke (Hst. 3627.884 03-5) wurden jährlich über das SV Infrastruktur gem. den Planungen im Wirtschaftsplan auf der entsprechenden Position verausgabt. Entsprechende Rechnungsstellungen der Planungsauftragnehmer werden aus dem SV Infra gemäß den prozentualen Aufteilungen für den Küstenschutz in Höhe von 56,78% und dem Nichtküstenschutzanteil in Höhe von 43,22% bestritten.

9. Inwieweit gibt es Fristen, die eingehalten werden müssen, um die externe Finanzierung sicherzustellen?

Die Küstenschutzanteile werden über die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes (GAK)“ finanziert. Diese bedingen keine Fristen. Hier sind die 70% Bundesmittelanteile bis zum Jahr 2040 bereits mit Verpflichtungsermächtigungen im Bundeshaushalt abgesichert.

10. Wie setzen sich die Bau- und Planungskosten der Stadtstrecke im Einzelnen zusammen?

Siehe auch Antworten zu Frage 1 und 2.

Die Kosten für Planung und Bauvorbereitung umfassen die üblichen Kosten für derartige Bauprojekte: Objekt- und Tragwerksplanung, Prüfstatik, Freianlagenplanung, Baugrunduntersuchungen und –gutachten einschl. Leitungsfeststellung und Leitungsträgerkoordination, Vermessung und Bathymetrie, Ökologische Kartierungen und Umweltbericht, Hydrogeologische und Hydraulische Gutachten, Lärm- und Erschütterungsgutachten, Sondergutachten, Kampfmittelkonzeption, Kampfmittelfreigaben (bei z.B. Baugrunduntersuchungen), Frühe Öffentlichkeitsarbeit, Visualisierungen etc.

Baukosten des BA 1-3 setzen sich laut Kostenschätzung nach den Kostengruppen nach DIN 276 aufgeschlüsselt wie folgt zusammen (netto in TEUR):

KG 100 Grundstücke	0
KG 200 Vorbereitende Maßnahmen	1.632
KG 300 Bauwerk - Baukonstruktion	25.837
KG 400 Bauwerk - Technische Anlagen	0
KG 500 Außenanlagen und Freiflächen	8.871
davon Ausgleich und Ersatz inkl. Baumneupflanzungen	2.993
KG 600 Ausstattung und Kunstwerke	0
KG 700 Baunebenkosten	7.729

Hinzu kommen die Kosten für die Leitungsträger (Gas, Wasser, Abwasser, Medien, Telekommunikation) in Höhe von 2.117 TEUR, welche durch diese zu tragen sind.

11. Welche der bereits verausgabten und künftigen Summen können für die unmittelbare Planung und Herstellung eines angepassten Hochwasserschutzes zugeordnet werden und wie hoch sind diese?

12. Welche Summen können weiteren Zielen und Aufgaben des Gesamtprojektes zugeordnet werden (z.B. städtebauliche Aspekte, Klimaanpassung über Hochwasservorsorge hinaus, Gestaltung des Verkehrsraums, Naturschutz) und wie hoch sind diese? Sofern diese Kategorien nicht vorhanden sind: Welche Kostenstellen und Unteretats wurden im Projekt alternativ gewählt und wie hoch sind diese jeweils?

Die Fragen 11 und 12 werden zusammen beantwortet.

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 die notwendigen Kosten des Küstenschutzes, somit der Bau der reinen Küstenschutzanlage, welche durch die explizit dafür in der Machbarkeitsstudie erstellte Referenzvariante ermittelt wurden.

Städtebaulich, verkehrlich oder anderweitig motivierte Bestandteile werden nicht im Rahmen der GAK finanziert. Diese Kosten sind über kommunale Haushaltsmittel und/oder Landesmittel darzustellen, wobei eine vertiefte Aufschlüsselung nach städtebaulichen und verkehrlichen Kostenanteilen in der Entwurfsplanung vorgenommen wird. Die Akquisition von Drittmitteln wird angestrebt.

Die Zuteilung der verschiedenen Kostenfaktoren wurde auf der Grundlage der geprüften Kostenschätzung der Machbarkeitsstudie ermittelt. Es ergibt sich folgender Kostenschlüssel für die Abschnitte 1 bis 3 (angewendet ab Leistungsphase 3 der HOAI):

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

Der Kostenschlüssel wird nun 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 folgende Kostenteilung:

GAK förderfähiger Anteil	29.771 TEUR (brutto)
Weitere Haushaltsmittel	22.661 TEUR (brutto)

Nach Abschluss der Entwurfsplanung wird der Kostenschlüssel verifiziert.

Die Projektkostenanteile des Küstenschutzes in Höhe von derzeit 56,78% werden aus der Finanzposition 0627.88402-8 (Land) abgedeckt und an das SV Infrastruktur weitergeleitet.

Die weiteren nicht-küstenschutzbezogenen Aufwendungen zur Planung und Vorbereitung der Stadtstrecke werden aus Mitteln der Finanzposition 3627.88403-5 abgedeckt (Stadt) und ebenfalls an das SV Infrastruktur weitergeleitet.

13. Wie hoch sind die bereits verausgabten und künftig eingeplanten Mittel für:

a) Marketing und Öffentlichkeitsarbeit?

Siehe Antwort zu Frage 13b).

b) Beteiligungsverfahren?

Mittel für die Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nach VwVfG wurden in Höhe von 300 TEUR für die Lph 3 bewilligt. Verausgabt sind davon mit Stand April 2025 167 TEUR.

Eine weitere Mittelbeantragung ist für die kommenden Planungs- und Realisierungsphasen vorgesehen. Die Größenordnung wird im Zuge der Erstellung der

kommenden Gremienvorlage ermittelt werden.

c) Gutachten?

Siehe Antworten zu den Fragen 1 – 3.

d) Rechtsbeistand?

Die Höhe der verausgabten Mittel für Rechtsbeistand kann von den Mitgliedern der Bremischen Bürgerschaft in der *Datenbank der Freien Hansestadt Bremen für externe Beratungen, Gutachten und Untersuchungen* unter der laufenden Nr. 2025-030 eingesehen werden.

Im Rahmen der bisherigen *Planungsarbeit* sind keine Kosten für Rechtsbeistände entstanden.

e) Planungsleistungen?

Siehe Antworten zu den Fragen 1 – 3.

14. Wie haben sich die voraussichtlichen Gesamtkosten für das Projekt sowie die Kosten für die einzelnen Kostenstellen/Kategorien seit den ersten Schätzungen bis heute entwickelt?

Die erste belastbare Kostenschätzung für den BA 1 - 3 wurde mit der Machbarkeitsstudie Teil 2 in 2020 vorgelegt. Eine Entwicklung der voraussichtlichen Gesamtkosten kann mit Vorlage der Entwurfsplanung und der damit einhergehenden Kostenberechnung ggf. noch 2025 als nächste Stufe der Kostenermittlung ausgewiesen werden.

15. Wie hoch sind aktuell die jährlichen Unterhaltungskosten des Hochwasserschutzes an der Stadtstrecke?

Der Bremische Deichverband am linken Weserufer gibt die durchschnittlichen Unterhaltungsaufwendungen der Jahre 2017-2024 mit 56 TEUR / Jahr an. Für die Jahre 2022 bis 2024 beträgt der Mittelwert 70 TEUR.

16. Mit welchen jährlichen Unterhaltungskosten wird nach Fertigstellung der Stadtstrecke gerechnet?

Die Frage kann nach Vorlage der Entwurfsplanung (Bauentwurf) beantwortet werden. Im Bauentwurf wird im Bauwerksverzeichnis eine Zuordnung der einzelnen Bau- bzw. Anlagenteile (Küstenschutzanlage, Stützwände, Wege, Grünflächen) zu den Unterhaltungsträgern und eine Ermittlung der Unterhaltungskosten vorgenommen. Die Zuordnung betrifft dann voraussichtlich mehrere Unterhaltungsträger (ASV, UBB, DVL).

17. Welche Faktoren haben seit 2007 jeweils in welcher Höhe zu Kostensteigerungen und Kostensenkungen des anvisierten Etats geführt?

Siehe dazu auch die Antwort zu Frage 14. Anzunehmen ist in der Summe eine Kostensteigerung vom Zeitpunkt der Schätzung 2020 bis zur Kostenberechnung (vmtl. noch 2025). Dies liegt im Wesentlichen an der Anpassung des Bemessungswasserstandes bzw. des Vorsorgemaßes, der baugrundbedingten Zusatzmaßnahmen an der Gründung und an der allgemeinen Baupreissteigerung:

- In 2023 wurde die Kostenermittlung für den BA 1-3 auf Grundlage der Schätzung punktuell um die Kosten für die angepasste Geometrie und Tiefgründung fortgeschrieben, um Mehrkosten aus der Anpassung bzw. Erhöhung des Bemessungswasserstandes und des Vorsorgemaßes abzubilden.
- Als Grundlage für die Erstellung der Machbarkeitsstudie wurden zunächst orientierende Baugrunderkundungen durchgeführt. Im Zuge der Entwurfsplanung wurden diese verdichtet. Im Ergebnis ist der Baugrund deutlich inhomogener als ursprünglich angenommen. Dies machte eine Anpassung der Tiefgründung erforderlich, welche sich kostensteigernd auswirkt;
- Baupreise sind seit 2020 stark gestiegen, insbesondere schlagen dabei auch die aufgrund des Ukrainekrieges gestiegenen Energiekosten durch.

Parallel wurden gegenüber der im Realisierungswettbewerb entworfenen Wettbewerbsvariante technische und gestalterische Optimierungspotenziale in der Planung entwickelt, welche zu einer Kostenminderung von mindestens rund 4.553 TEUR (netto) führen: u. a. die Anpassung von Verblendungen, die Reduzierung von Treppenanlagen, die Entsiegelung des Funktionsbandes.

18. Wie bewertet der Senat den Planungsprozess und den Aufwand des Projektes „Stadtstrecke“ im Vergleich zu anderen Hochwasserschutzprojekten in Bremen sowie im Vergleich zu Erfahrungswerten beim Ausbau des innerstädtischen Hochwasserschutzes in anderen Großstädten?

a) innerhalb Bremens: Ein vergleichbares Vorhaben ist in Bremen bisher nicht umgesetzt worden. Das Vorhaben weist einen sehr hohen Planungsanspruch aufgrund der vielfältigen berechtigten Interessen im Vergleich zu einer klassischen Deichbauplanung auf. Die notwendigen Abstimmungen und die Erarbeitung von planerischen Details gestalten sich zeitaufwändiger als bei anderen Deichabschnitten. Der Koordinationsaufwand ist besonders hoch.

Der eigentliche Prozess wird trotz des hohen Anspruchs positiv beurteilt. Planungsbeteiligte gehen jederzeit sehr verantwortungsvoll mit den Aufgaben um. Die Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Akteuren der SUKW, der SBMS und anderer senatorischer und nachgeordneter Dienststellen sowie den Planenden ist konstruktiv. Der komplexe und zeitaufwändige Prozess wird als notwendig und angemessen im Hinblick auf eine möglichst reibungslose Bauabwicklung und die abschließende Zielerreichung bewertet.

b) andere Großstädte: Hier kann nur der Vergleich mit Hamburg gezogen werden, da nur Hamburg als Großstadt auch innerstädtisch Küstenschutzmaßnahmen durchführt. Hier drängt sich der Vergleich mit der Küstenschutzmaßnahme im Bereich der Landungsbrücken (Jan-Fedder-Promenade) auf, da auch dort ein großer Nicht-Küstenschutzanteil und ein vorgeschalteter Architektenwettbewerb zum Projekt dazugehörte. Der Planungs- und Realisierungszeithorizont in Hamburg betrug

hierfür 15 Jahre für eine Deichlänge von ca. 680 m. Die Stadtstrecke Abschnitt 1-3 hat eine Länge von 1750 m, daher wird die bauliche Umsetzung in 3 Bauabschnitten erfolgen. Weitere technische Vergleiche sind aufgrund des Prototypencharakters der einzelnen Bauvorhaben nicht möglich.

19. Welche Erkenntnisse („lessons learned“) konnte der Senat aus dem bisherigen Verfahren für die Vermeidung künftiger Bauverzögerungen und Baukostensteigerungen bei der Herstellung des Hochwasserschutzes in Bremen ziehen?

Im Jahr 2018 wurde das Wassergesetz geändert und die Projektträgerschaft auf die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft, vertreten durch die „Stabsstelle Deichbau Stadtstrecke“ übertragen. Das Küstenschutzprojekt Stadtstrecke ist komplex und multidisziplinär; hier hat sich die Übertragung der Projektträgerschaft auf eine interdisziplinär agierende Stabsstelle als Projektträgerin positiv ausgewirkt. Personelle Kapazität und komplexe Sachkunde in der Projektbetreuung führen zu einer gestrafften Projektabwicklung, gerade wenn die Berücksichtigung vieler Belange und Klärung von Zielkonflikten offensichtlich grundsätzlich zeitaufwändig ist.

Die eingeschränkte Marktverfügbarkeit von geotechnischen Gutachter:innen und Bohrunternehmen führte zu zeitlichen Verzögerungen beim Baugrundgutachten. Hierauf soll zukünftig, soweit möglich, mit einer frühzeitigen Ausschreibung und Durchführung entsprechender planungsvorbereitender Maßnahmen reagiert werden.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit in verschiedenen aktiven Formaten hat aus Sicht der Planenden viele Impulse in Detailfragen geliefert und einen wertvollen Beitrag zur Qualität des Gesamtprojektes geleistet. Bei ähnlich gelagerten komplexen innerstädtischen Küstenschutzprojekten sind Elemente wie die Deich-Charta, das Begleitgremium oder ähnliche Formate zu empfehlen. Hierzu zählen auch die Informationsangebote innerhalb der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung wie eine projektbezogene Internetseite oder Informationstafeln vor Ort.

Beschlussempfehlung:

Die Bürgerschaft (Landtag) nimmt von der Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage Kenntnis.