



BREMEN
MOIN ZUKUNFT!



**Freie
Hansestadt
Bremen**

KÜSTENSCHUTZ STADTSTRECKE BA 4

INFORMATION ZUM PROJEKT

BEIRAT NEUSTADT

29.01.2026



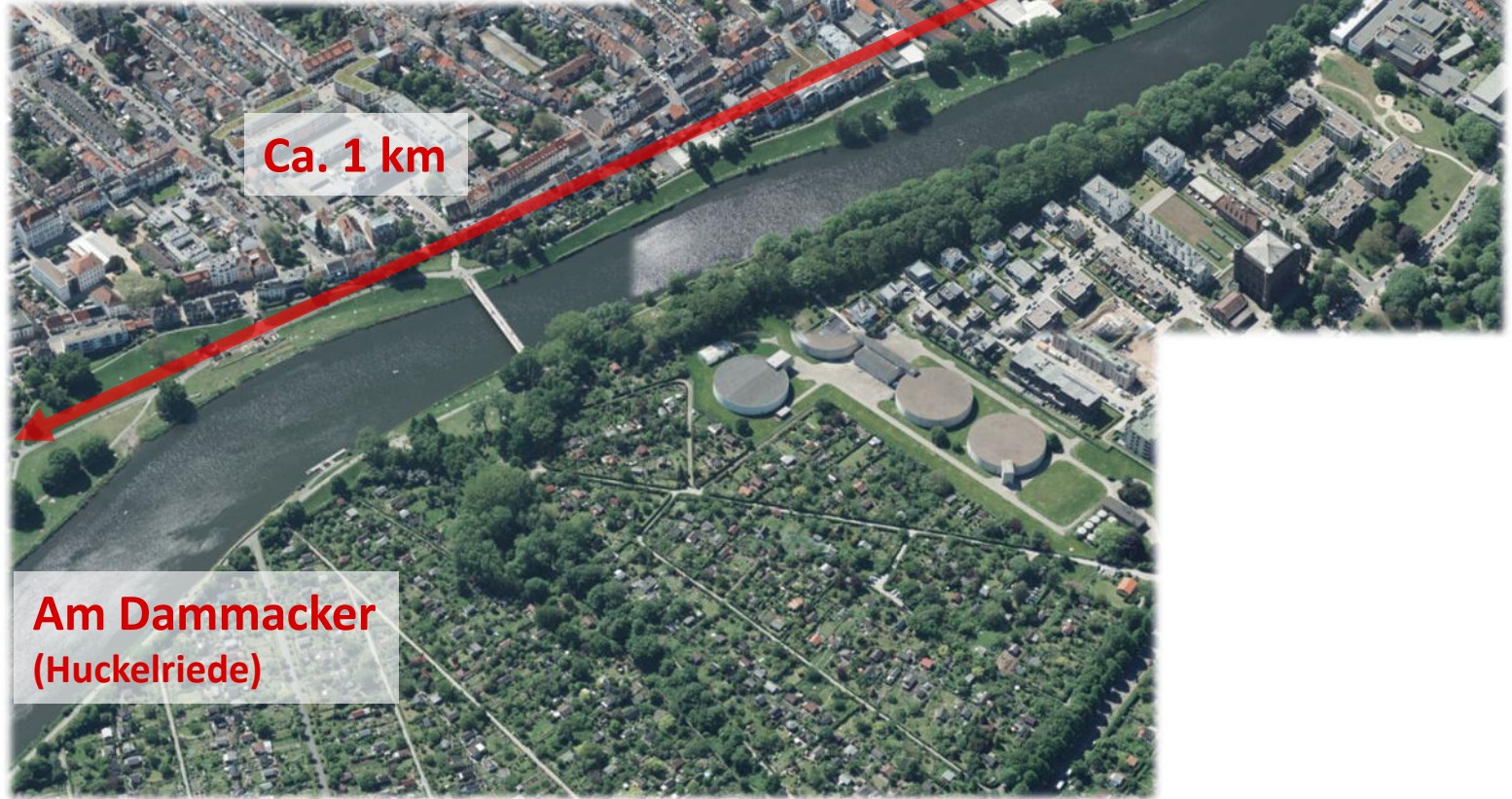
Die Senatorin für Umwelt,
Klima und Wissenschaft

29.01.2026

Stadtstrecke BA 4

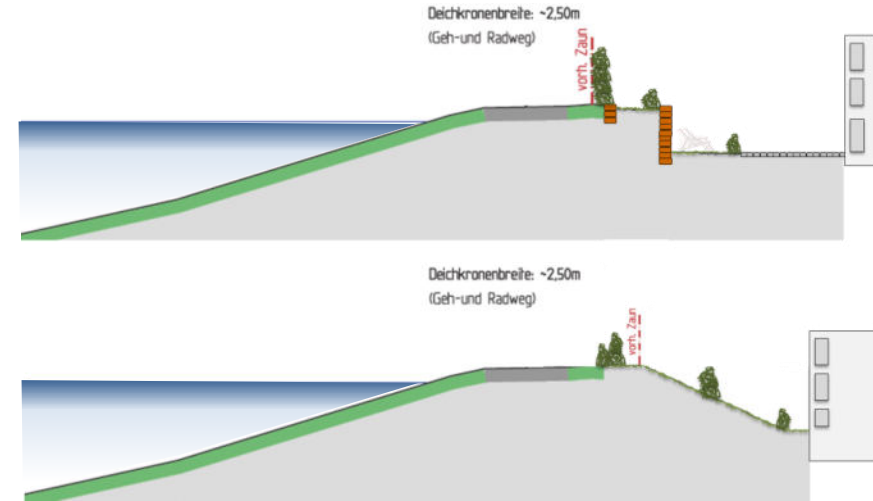
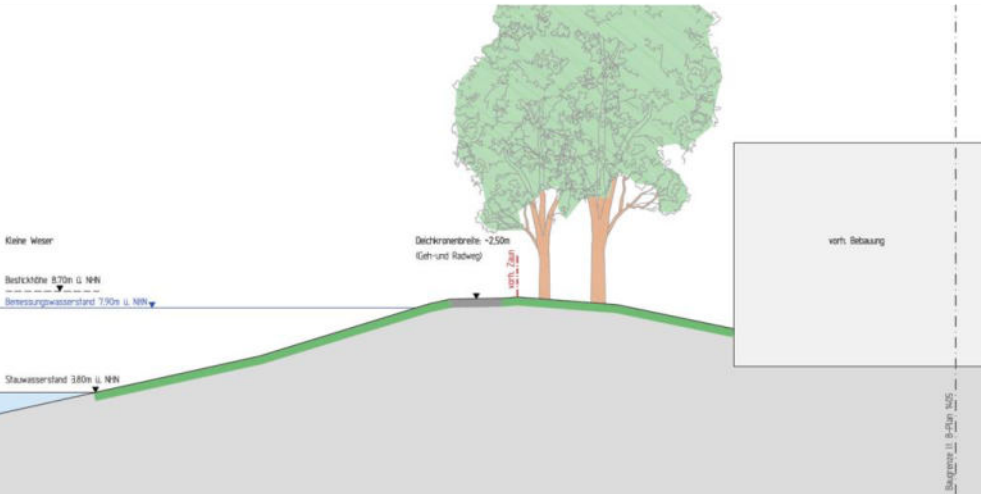
Bestandsaufnahme

Planungsraum



Bestandssituation: Übernutzung des Deiches

Bestandsaufnahme: Deichbauwerk, Stand: 2014

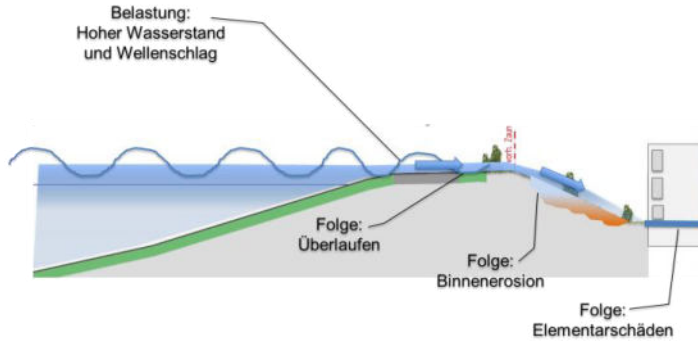


Starker Nutzungsdruck auf den Deich

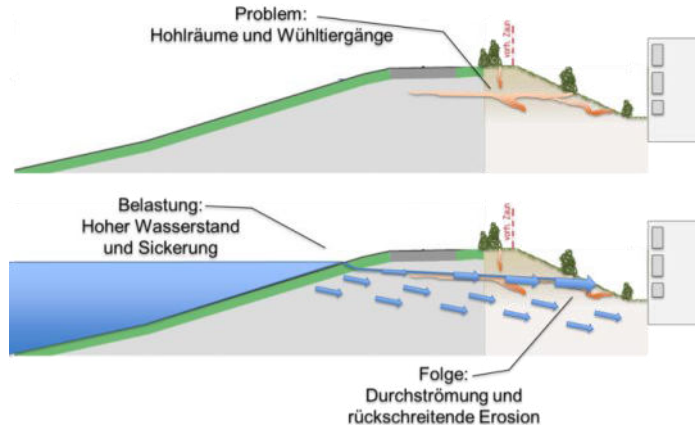
- Bepflanzung
- Einbauten
- Abgrabungen

Mögliche Schadensbilder

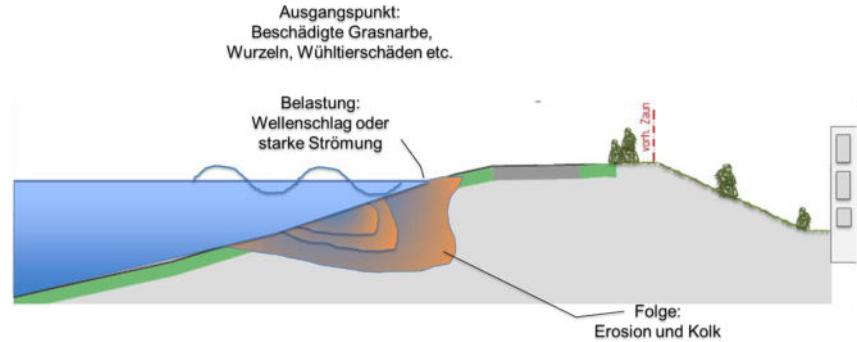
Überlaufen



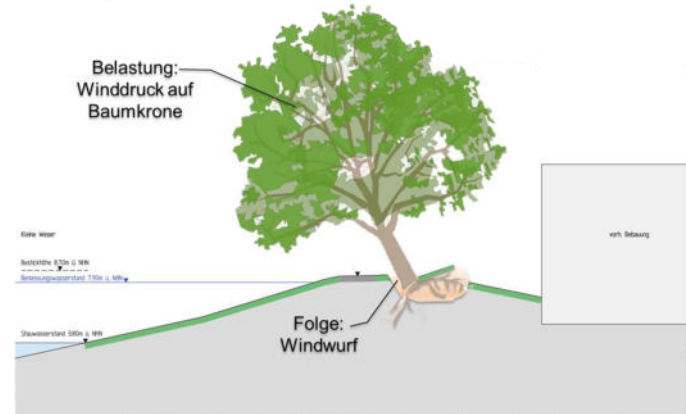
Sickerung (Piping) und rückschreitende Erosion



Schäden der Außenböschung



Windwurf von Großgehölz

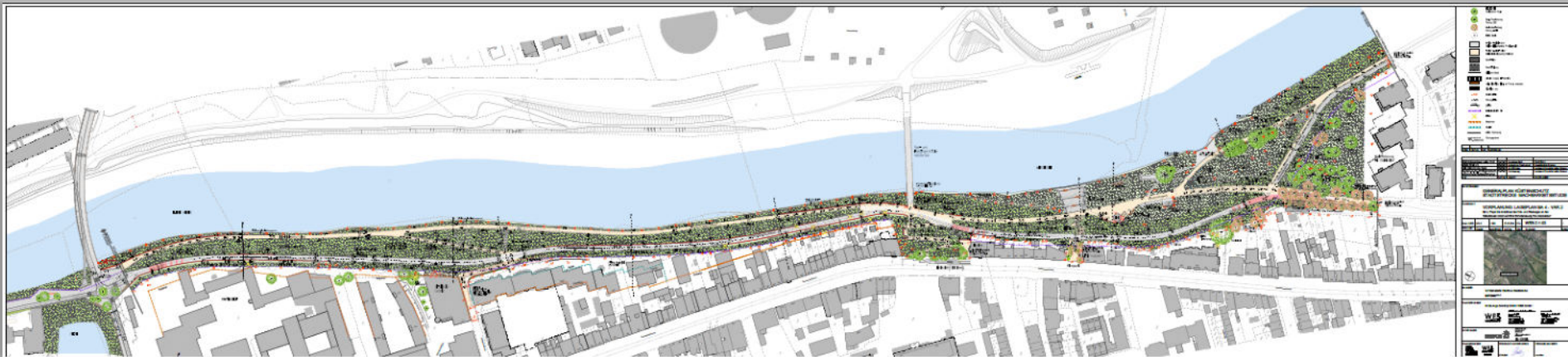


Weitere Folgen: eine fortschreitende Zerstörung der Böschung und Gefahren für die Einsatzkräfte durch umstürzende Bäume

Stadtstrecke BA 4

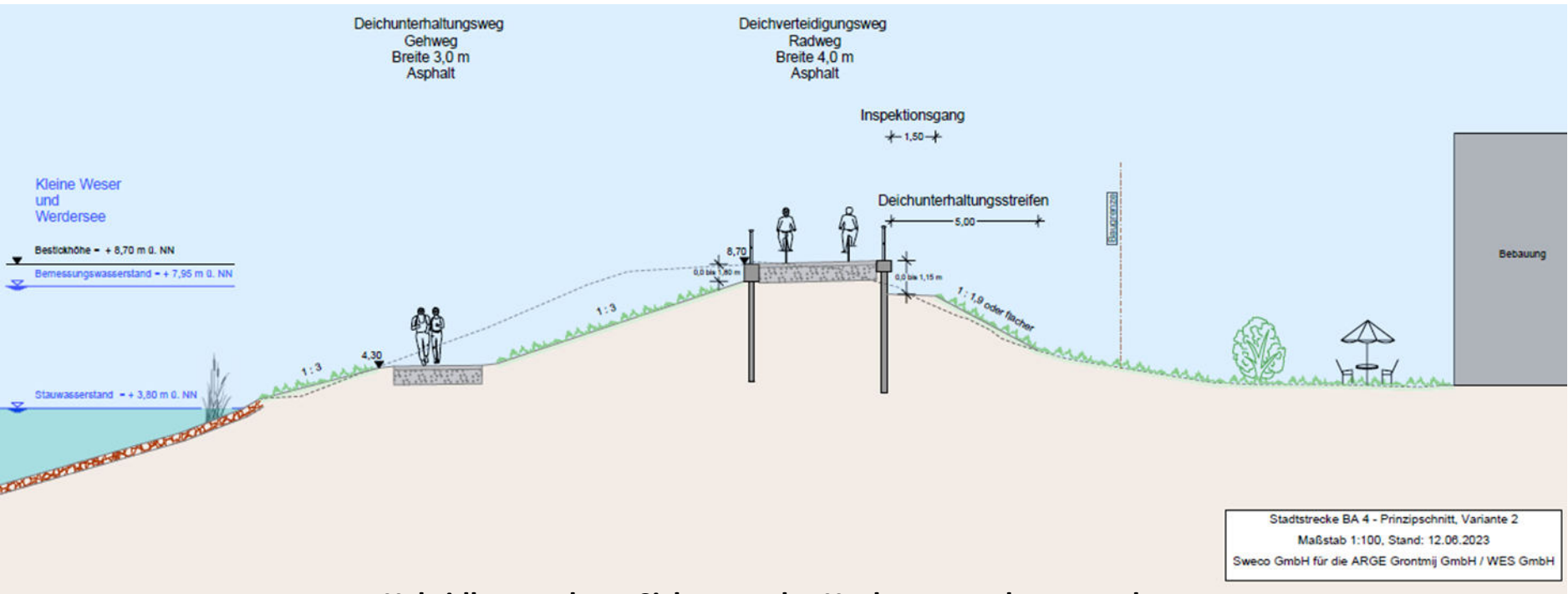
Planungsstand

Lageplan



Hinweis: Alle Planungsunterlagen erstellt durch
ARGE Grontmij GmbH / WES GmbH, vertreten durch Sweco GmbH

Regelquerschnitt

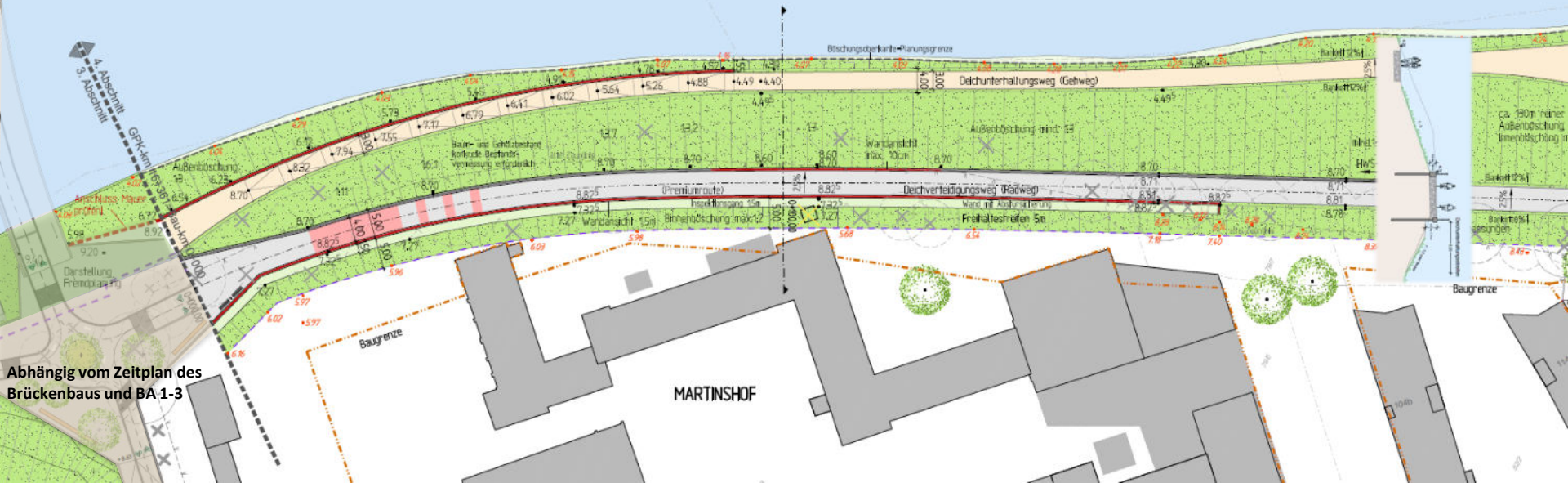


- Hybridbauwerk zur Sicherung des Hochwasserschutzes: robuste Lösung, steilere Böschungen, Möglichkeit für Verkehrsanlagen
- Getrennte Verkehrsführung Gehweg und Radweg,

Lageplan



KLEINE WESER



Abhängig vom Zeitplan des
Brückenbaus und BA 1-3

This aerial map shows the coastal area of Valencia, Spain. The Mediterranean Sea is visible on the left. A red rectangle highlights the study area, which is a coastal urban area with a mix of residential and commercial buildings, green spaces, and a road network. The map includes a scale bar and a north arrow.



This aerial photograph shows a city landscape with a river or canal on the left. A red rectangle highlights a specific area of urban development, likely the site of the 'New Urban' project mentioned in the text. The highlighted area shows a mix of green spaces, buildings, and infrastructure. To the right of the highlighted area, there is a legend and a small inset map, suggesting this is a planning or design document.





This aerial photograph shows a wide river valley. A red rectangular box highlights a specific area on the right bank, which appears to be a mix of green vegetation and some structures, possibly a park or a development site. The surrounding area includes residential buildings and infrastructure.



Lageplan





Sonderpunkte der Planung

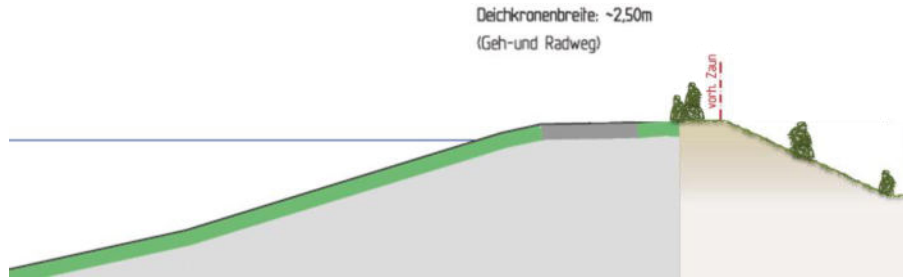
Berücksichtigung Hinweise aus der Öffentlichkeit

| Nr. | Hinweise und Fragen aus Eigentümerversammlung am 07.11.2023 Beiratssitzung am 09.11.2023 | Maßnahme / Umsetzung / Ergebnis |
|-----|---|--|
| 1 | Für Radfahrende ist der spitze Winkel von und zur Dorotheenstraße nicht zu fahren. | Die Prüfung, ob eine Y-Rampe angelegt werden kann, erfolgt in der Entwurfsplanung. |
| 2 | Im Bereich der Zick-Zack-Rampe wird der direkte Weg zum Wasser genommen. Die Rampe wird insgesamt als Umweg in beide Richtungen gesehen. | Die Zick-Zack-Rampe wird durch eine "gerade" Rampe Richtung Stadt ersetzt und um eine Treppe als Direktverbindung ergänzt. Die Anlegung einer Y-Rampe ist wegen der beengten Platzverhältnisse nicht möglich. |
| 3 | Zwischen der Brücke und der Dorotheenstraße bleiben die Fußgänger oben auf dem Radweg und gehen nicht den Umweg über den unten verlaufenden Gehweg | Auf diesem Abschnitt einen gemeinsamen Fuß- und Radweg auf der Deichkrone in einer Breite von 6 m anzulegen, ist aus Platzgründen nicht umsetzbar |
| 4 | Bereich zwischen Brücke und Dorotheenstraße ist der Hauptbadeplatz. Abstellmöglichkeiten für Räder? | Im Bereich der Einmündung der Dorotheenstraße werden auf der Binnenberme Fahrradbügel vorgesehen. |
| 5 | Rückwärtiger Zugang zu den Grundstücken muss für Eigentümer (z. B. mit dem Rad), Handwerker und Gärtner erhalten bleiben | Der Inspektionsgang wird Richtung oberstrom bis zur Rampe an der Haltestelle "Kirchweg" weitergeführt. Richtung unterstrom kann der Inspektionsgang aus Platzgründen nicht weitergeführt werden und endet am Grundstück "Buntentorsteinweg 180". Jeweils zwischen zwei Grundstücken wird eine Treppe mit Radrinne angeordnet. |
| 6 | Entfernung der jetzigen Bepflanzung ermöglicht freien Zugang (→ Sprayer, Müll) und freie Sicht auf die Grundstücke. | Ein Anspruch auf Sichtschutz besteht nicht. Den Eigentümer:innen steht es frei, binnenseitig des 5-m-Streifens wieder einen Zaun / eine Hecke zu setzen. Die Unterhaltung des 5-m-Streifens liegt beim DVL. |
| 7 | Durch das Einbringen der Spundwände entstehen Schäden an den Gebäuden | Es wird ein erschütterungsarmes oder -freies Einbringverfahren gewählt und vor der Baumaßnahme werden Beweissicherungen durchgeführt |
| 8 | Radfahrende werden die Rampe im Bereich der Eisdielen runterlassen und auf dem Gehweg auf der nördlichen Seite des Buntentorsteinweges gegen die Fahrtrichtung weiterfahren | Grundsätzlich kann die Rampe in ihrer Geometrie nicht verändert werden. Als Auflage aus dem Prüfvermerk ist allerdings eine Verbreiterung der Rampe von 3,0 m auf 4,0 m zu untersuchen. In dem Zusammenhang mag der Anschluss an den Buntentorsteinweg verkehrlich optimiert werden können. |
| 9 | Mit dem Lastenrad kann man die Rampe sehr schwer hochfahren | |
| 10 | Anschluss von / an Buntentorsteinweg verkehrlich optimieren | |
| 11 | Zufahrten für die Radfahrenden müssen optimiert werden; die Anzahl reicht nicht aus | Es wurde jeweils die Anlegung von Zufahrten und Wendelrampen in Höhe Buntentorsteinweg 294/306 und im Bereich des (ehemaligen) Deichscharls geprüft. Ergebnis: -Im Bereich des ehemaligen Deichscharls kann aus Platzgründen weder eine Zufahrt noch eine Wendelrampe angelegt werden. - Im Bereich BTSW 294/306 kann unter den dortigen Randbedingungen (TG-Zufahrt) keine Zufahrt angelegt werden. Für die Anlegung einer Wendelrampe müsste der gesamte hintere Garten des Grundstückes 306 in Anspruch genommen werden. |
| 12 | Radpremiumroute für Zweirichtungsverkehr markieren | Die entsprechende Markierung wird in der Entwurfsplanung berücksichtigt. |
| 13 | Radfahrende werden unten auf dem Gehweg fahren | Es werden entsprechende Hinweisschilder aufgestellt und entsprechende Markierungen aufgebracht. Ansonsten kann eine Nutzung des Gehweges durch Radfahrer nicht wirksam unterbunden werden. Es ist davon auszugehen, dass die Verkehrsarten sich natürlich sortieren werden. |
| 14 | Deichschart muss für Radverkehr offen bleiben; Alternativen für barrierefreie Zufahrt und Fahrräder / Lastenräder sind nicht zumutbar | Das Deichschart wird ersatzlos zurückgebaut. |
| 15 | Gibt es zu den Radpremiumrouten Bremens eine Gesamtübersicht? | Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP) |
| 16 | Begründung für Radpremiumweg ist gar nicht gegeben | Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP) |
| 17 | Gehweg befestigen und barrierefrei gestalten; andere: Gehweg ungefestigt, um Versiegelung zu vermeiden | Der Gehweg liegt im Überflutungsbereich der Kleinen Weser, deshalb ist eine Befestigung des Weges erforderlich. |
| 18 | Beleuchtung entlang des Gehweges | Es wurde zunächst eine Beleuchtung entlang des Radweges bei der Kostenschätzung berücksichtigt. Die Beleuchtung ist nicht GAK-förderfähig. Im Rahmen der Entwurfsplanung erfolgt eine detaillierte Ausarbeitung und die Klärung der Kostenübernahme |
| 19 | Aus Gründen des Naturschutzes auf Beleuchtung des Radweges verzichten | |
| 20 | Sitzbänke mit Trinkwasserstellen entlang des Gehweges | Sitzbänke werden an dafür geeigneten Standorten vorgesehen. Trinkwasserstellen können entlang des Gehweges wegen der dann außeideichs zu verlegenden Trinkwasserleitung nicht eingerichtet werden. Standorte im Bereich Kiosk/ Städt. Galerie werden geprüft. |
| 21 | Gefährliche Kreuzungsbereiche auf dem Radweg z.B. an der Werderseebrücke und vor der städtischen Galerie sind zu erwarten | Im Rahmen der Entwurfsplanung werden die Kreuzungsbereiche so großzügig wie möglich ausgebildet. Durch entsprechende Maßnahmen (Aufmerksamkeitsfelder, Markierung / Einfärbung) sollen die Verkehrsteilnehmer frühzeitig auf den Kreuzungsbereich hingewiesen werden. |
| 22 | Buntentorsteinweg ist aufgrund des jetzt schon beengten Straßenraumes nicht als Umleitung während der Bauzeit geeignet. | Umleitung über den Stadtwerder wird vor Beginn der Bauarbeiten geprüft (Bau des Kleinen Wesersprungs ungewiss) |
| 23 | Bereich vor Städtischer Galerie; Wegfall der Bäume und Liegewiese | Im Rahmen der Entwurfsplanung wird geprüft, ob die Bäume im statisch wirksamen Querschnitt stehen. |
| 24 | Generell Erhalt möglichst vieler Gehölze prüfen | |
| 25 | Beidseitiges Gelände am Radweg wird als Gefährdung gesehen | Gem. Richtlinie ist eine Absturzsicherung vorzusehen. |
| 26 | Maßnahmenbegründung: Warum muss der Deichbau zur Binnenseite erfolgen | |
| 27 | Alternativprüfung: Aufweitung des Nordufers der Kleinen Weser prüfen | Hinweis auf die Grobanalyse zur wasserseitigen Verschiebung |

Auswahl:

- Änderung Rampe Galerie
- Rückwärtiger Zugang Grundstücke
- Änderung Rampe an Deichschartbrücke
- Markierung an Gefahrenpunkten

Flächenbedarf



Die für die Erhöhung und Ertüchtigung des Hochwasserschutzes maßgeblichen technischen Anforderungen führen innerhalb des gewidmeten Deichbereichs zu einer Neutrassierung und zu einer neuen Geometrie:

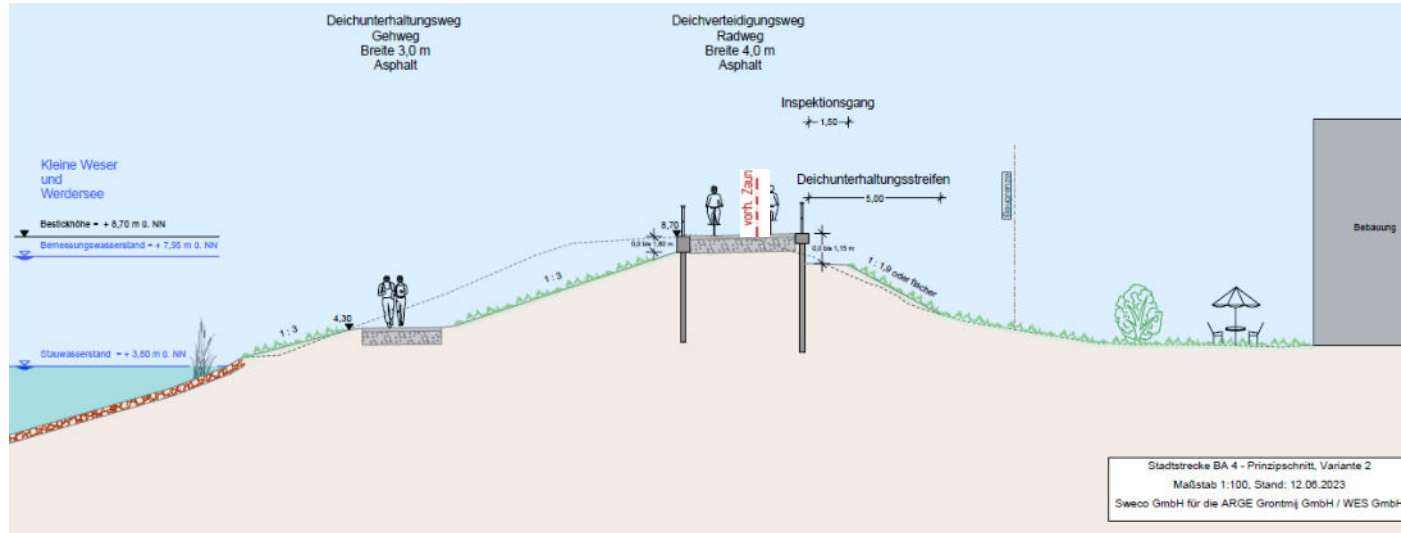
- Deichachse verändert sich (sie rückt landeinwärts)
- die Böschungen verändern sich (flußseitige Böschung wird flacher)

Die Auswahl der „Hybriddeichlösung“ minimiert den Flächenbedarf gegenüber einem herkömmlichen Deich jedoch erheblich.

Auch die Robustheit gegenüber dem Nutzungsdruck ist größer und damit eine größere Hochwassersicherheit gegeben

Das bedeutet zwangsläufig einen größeren Flächenbedarf

Flächenbedarf



Die für die Erhöhung und Ertüchtigung des Hochwasserschutzes maßgeblichen technischen Anforderungen führen innerhalb des gewidmeten Deichbereichs zu einer Neutrassierung und zu einer neuen Geometrie:

- Deichachse verändert sich (sie rückt landeinwärts)
- die Böschungen verändern sich (flußseitige Böschung wird flacher)

Die Auswahl der „Hybriddeichlösung“ minimiert den Flächenbedarf gegenüber einem herkömmlichen Deich jedoch erheblich.

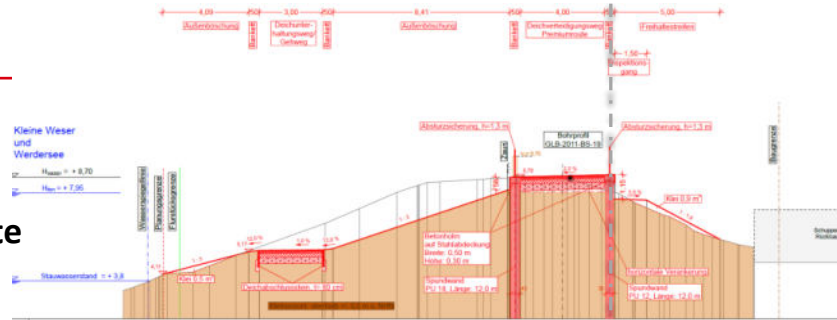
Auch die Robustheit gegenüber dem Nutzungsdruck ist größer und damit eine größere Hochwassersicherheit gegeben

Das bedeutet zwangsläufig einen größeren Flächenbedarf

Varianten

Optimierungsschritte

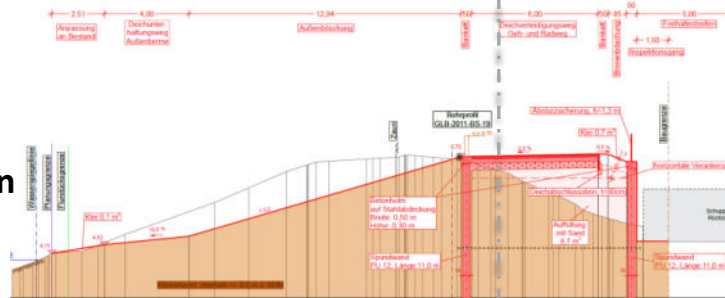
Variante 2: Vorzugsvariante



Technische Optimierung:
Trennung der Verkehrsarten, dadurch
Minimierung Platzbedarf



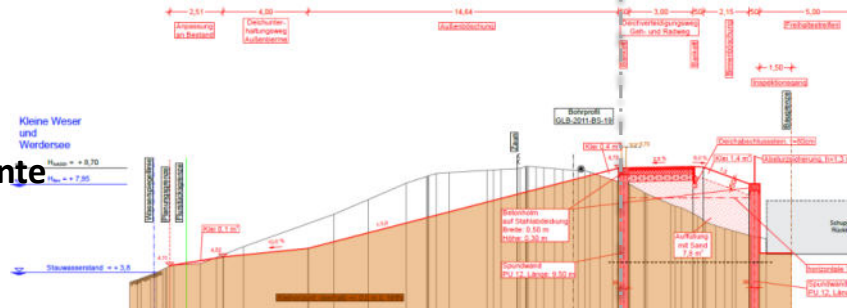
Variante 1: Berücksichtigung Verkehrsanlagen



Ergänzend
Berücksichtigung Verkehrsanlagen



Variante 0: Referenzvariante reiner Küstenschutz



Nahezu voll förderfähige Lösung,
ausschließlich wasserbauliche
Planungsparameter
(bereits mit steilerer Außenböschung)



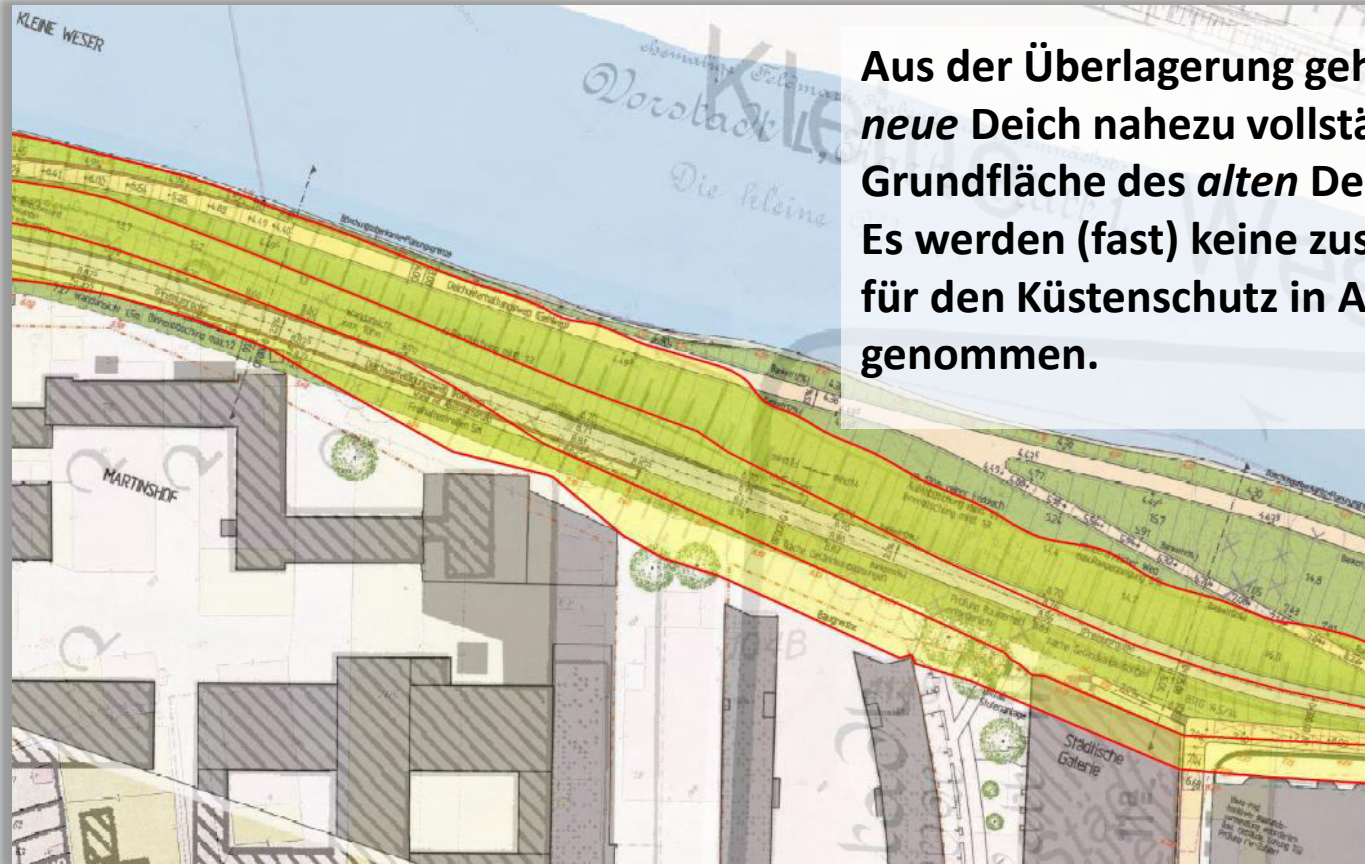
Überlagerungsplan

Der vorhandene Deich ist vor Ort nur sehr schwer zu identifizieren.
Daher wurden alte Archive und Bauakten ausgewertet.

Dieser Plan zeigt die Überlagerung der
Grundfläche des rekonstruierten alten Deiches
mit der Grundfläche des geplanten Deiches



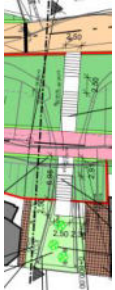
Überlagerungsplan (Ausschnitt)



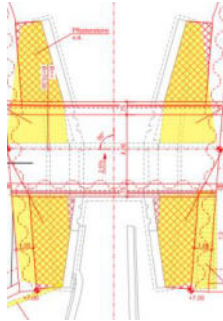
Aus der Überlagerung geht hervor, dass der *neue* Deich nahezu vollständig auf der Grundfläche des *alten* Deiches liegt. Es werden (fast) keine zusätzlichen Flächen für den Küstenschutz in Anspruch genommen.

Deichschart

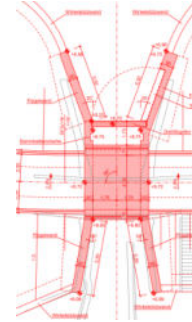
Zur Frage des Umgangs mit dem Deichschart Buntentor



- Ersatzloser Rückbau
- ca. 525 T€



- Denkmalgerechter Ersatzneubau
- ca. 1.870 T€



- Ersatzneubau
- ca. 1.160 T€

- 2022 Feststellung der mangelnden Standsicherheit für den Planungszustand
-> Studie mit Ergebnis des ersatzlosen Rückbaus
 - 2023 Denkmalsetzung und Beauftragung einer weiteren Studie mit geänderten Parametern
-> weitere Studie mit *Ergebnis des ersatzlosen Rückbaus*
 - wesentliche Gründe:
 - nicht-monetäre Nutzwertanalyse weist nahezu Punktgleichheit aus, jedoch fällt der Unterpunkt der Hochwassersicherheit (naturgemäß) vergleichsweise schlechter aus;
 - signifikante Mehrkosten (rund 1,35 Mio €), für die keine Finanzierung identifiziert werden konnte;
 - schlechtere Bewertung bei den Kernzielen der Gesamtmaßnahme (i.W. Verkehrstrennung).
-

Zugang Werdersee



Die Zugänge im Bereich der Haltestellen Kirchweg und Rosenpfad werden barrierefrei.

- Der Zugang für Menschen mit eingeschränkter Mobilität bleibt gleichermaßen gegeben;
- Die Zufahrt durch das Schart wird (würde) in jeder Variante für Radefahrende untersagt bzw. erschwert, da eine Neuordnung der Verkehre eine zentrale Zielstellung des Projektes ist;

Termine

Rahmentermine

Information und Beteiligung

Juni 2022

Lesefassung Rahmenentwurf

September 2023

Information und Beteiligung

November 2023

Fertigstellung Rahmenentwurf (ohne Schart)

Februar 2024

Sondergutachten Deichschart

Herbst 2024

Öffentliche Vorstellung (Beirat)

Herbst 2024

Fertigstellung Rahmenentwurf

Ende 2024

Prüfung durch Fachbehörden und DVL

bis Herbst 2025

Gremien (Senat und Deputation)

Nov./Dez. 2025

Bauentwurf

2026

Genehmigungsverfahren

2027-2028

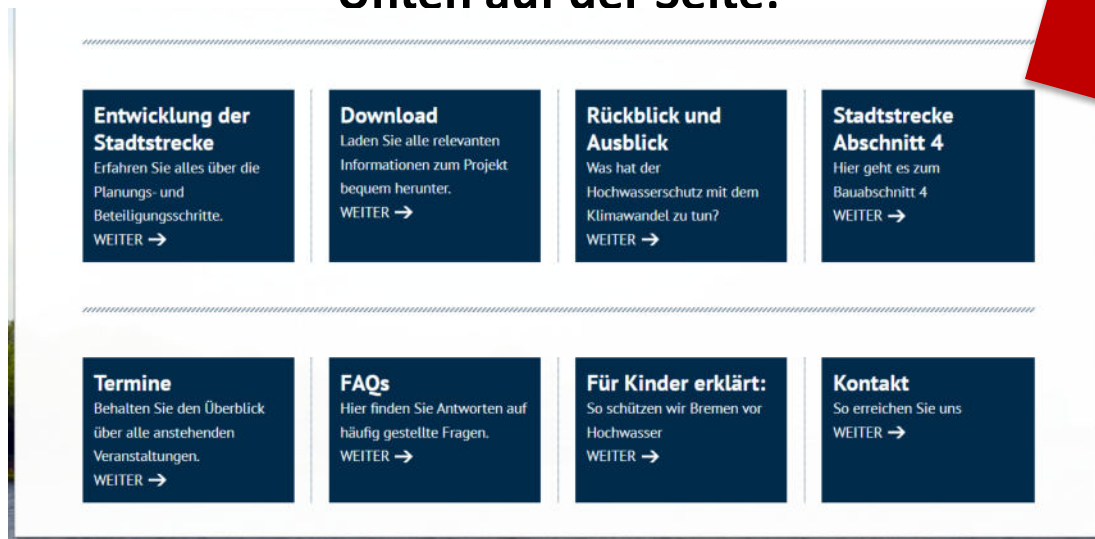
Baubeginn

frühestens 2029



www.umwelt.bremen.de/info/stadtstrecke

Unten auf der Seite:



Die Senatorin für Umwelt,
Klima und Wissenschaft



Freie
Hansestadt
Bremen

Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft
Stabsstelle Deichbau Stadtstrecke

An der Reeperbahn 2
28217 Bremen

www.umwelt.bremen.de/Info/Stadtstrecke

