



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

27.01.2026

---

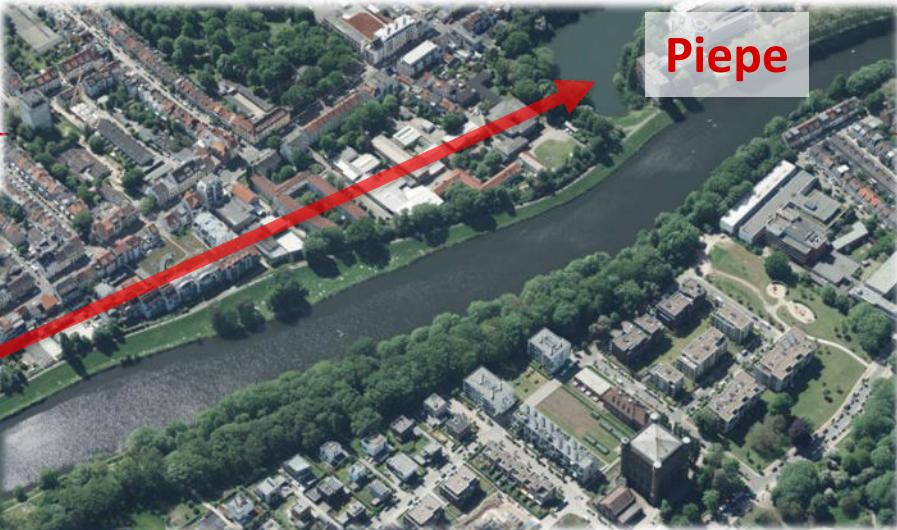
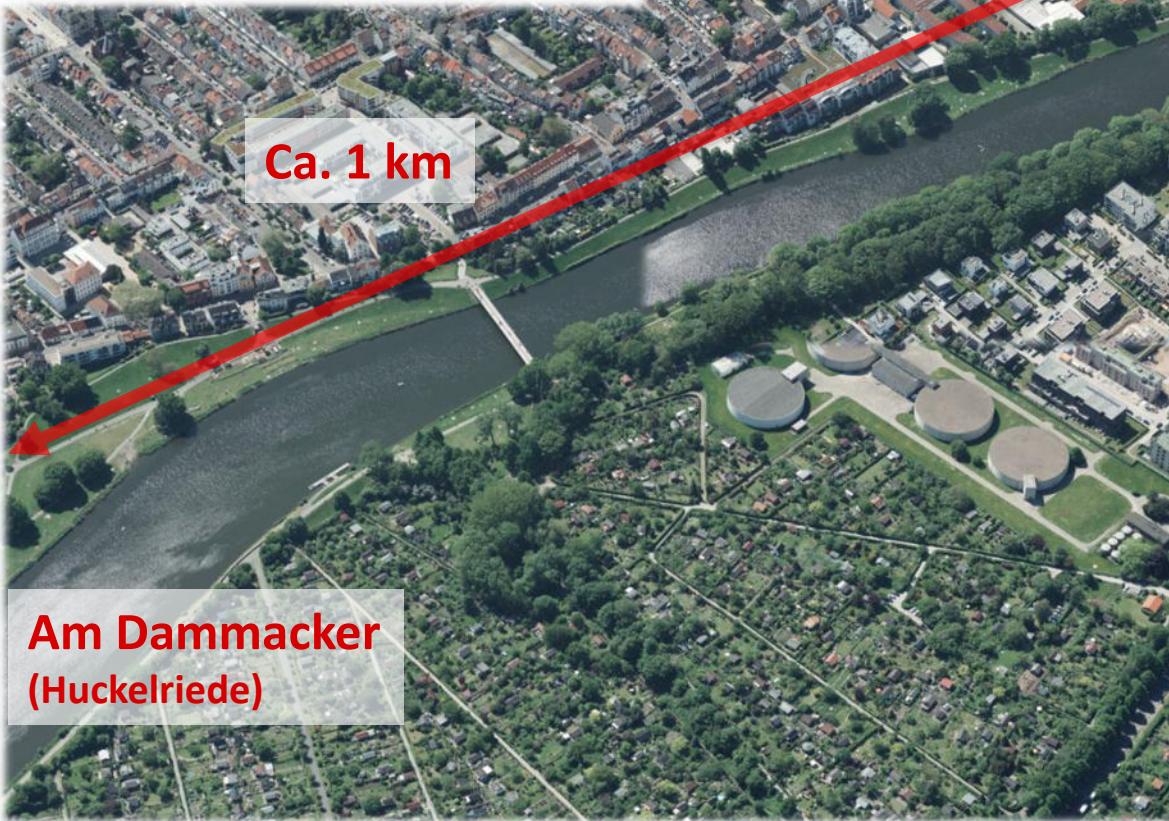
# **Stadtstrecke BA 4**

## **Bestandsaufnahme**

---

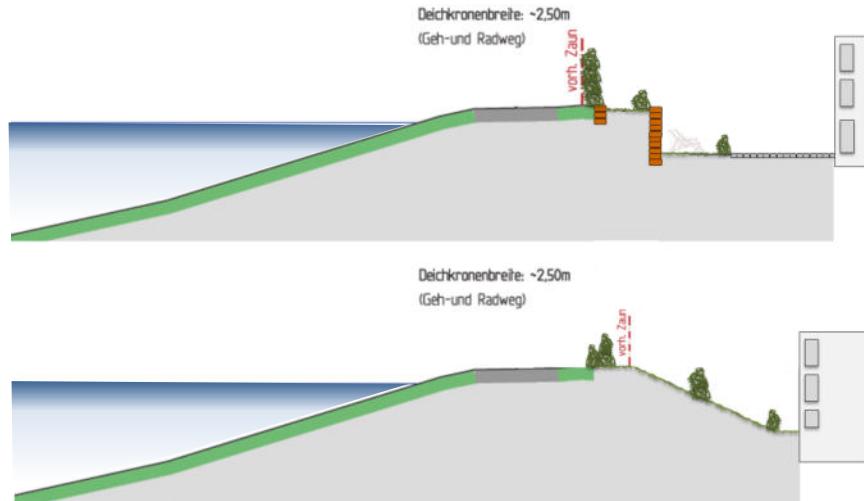
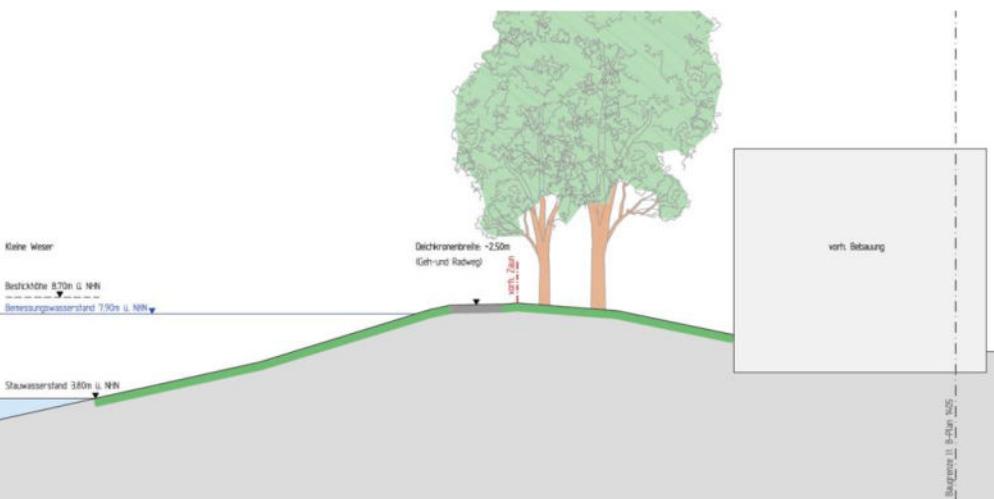
# Planungsraum

---



# Bestandssituation: Übernutzung des Deiches

© Landesamt für Wasserbau Niedersachsen

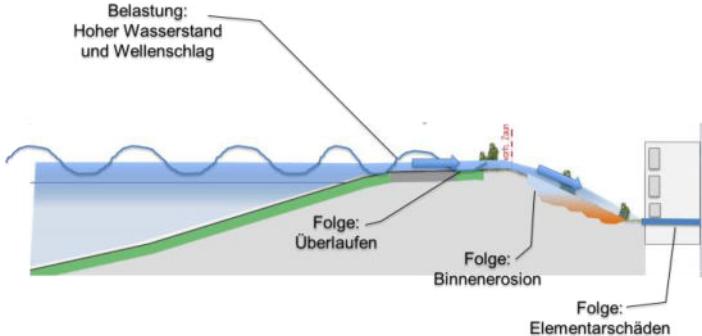


## Starker Nutzungsdruck auf den Deich

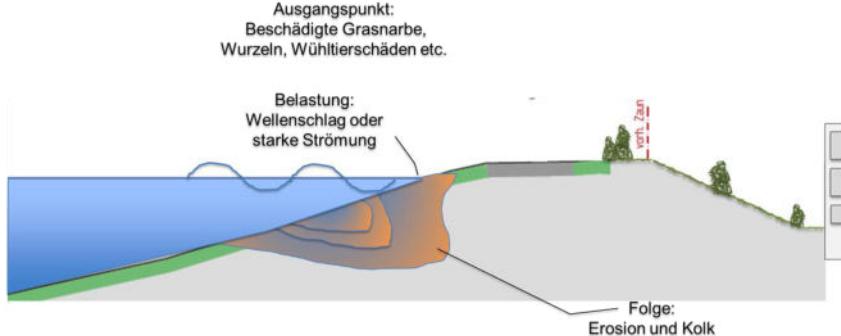
- Bepflanzung
- Einbauten
- Abgrabungen

# Mögliche Schadensbilder

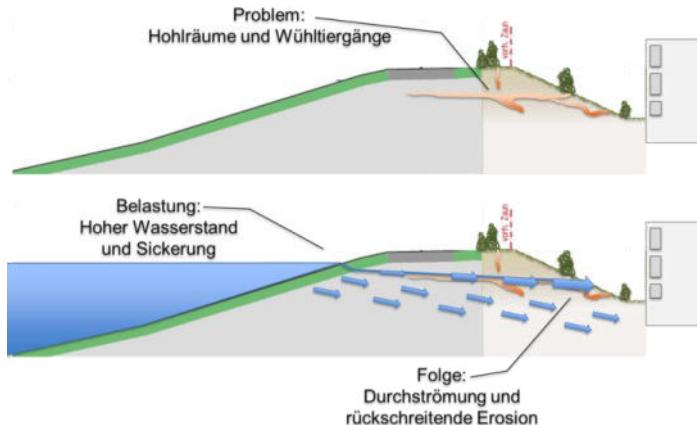
## Überlaufen



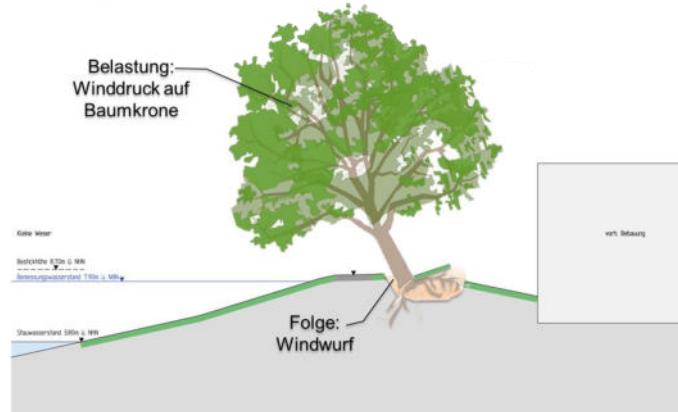
## Schäden der Außenböschung



## Sicherung (Piping) und rückschreitende Erosion



## Windwurf von Großgehölz



---

# **Stadtstrecke BA 4**

## **Planungsstand**

# Lageplan

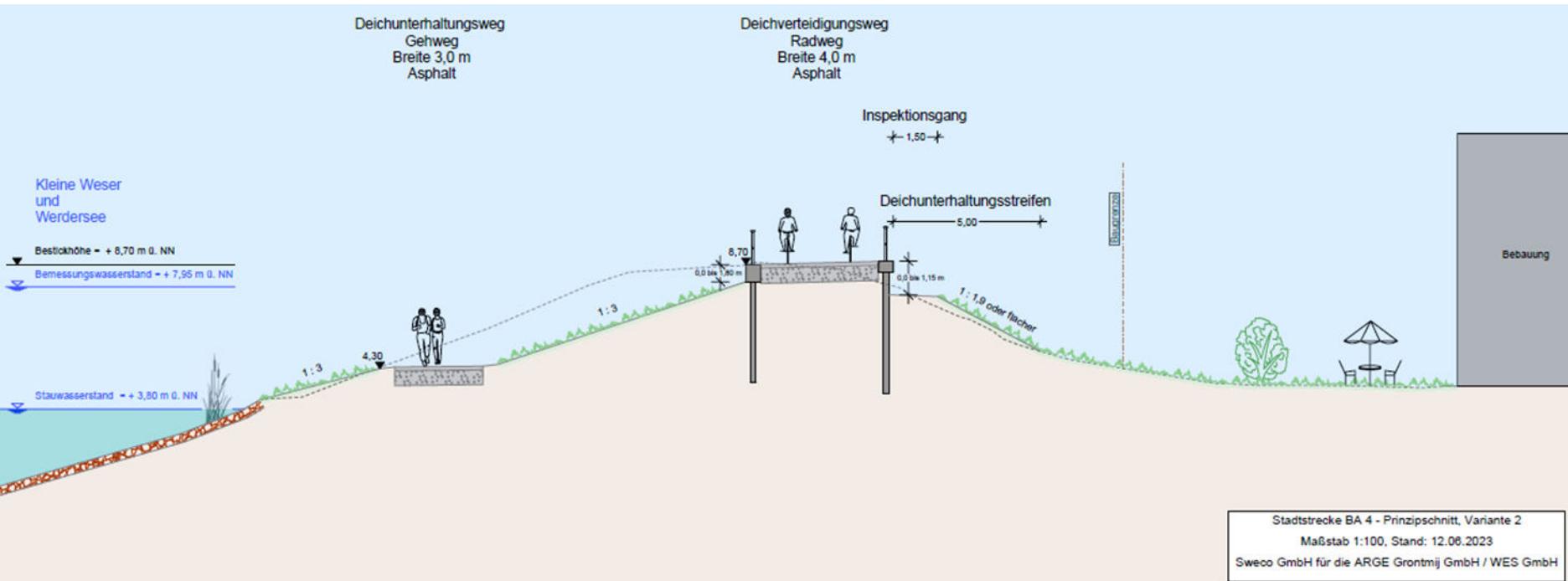
---



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

---

# Regelquerschnitt

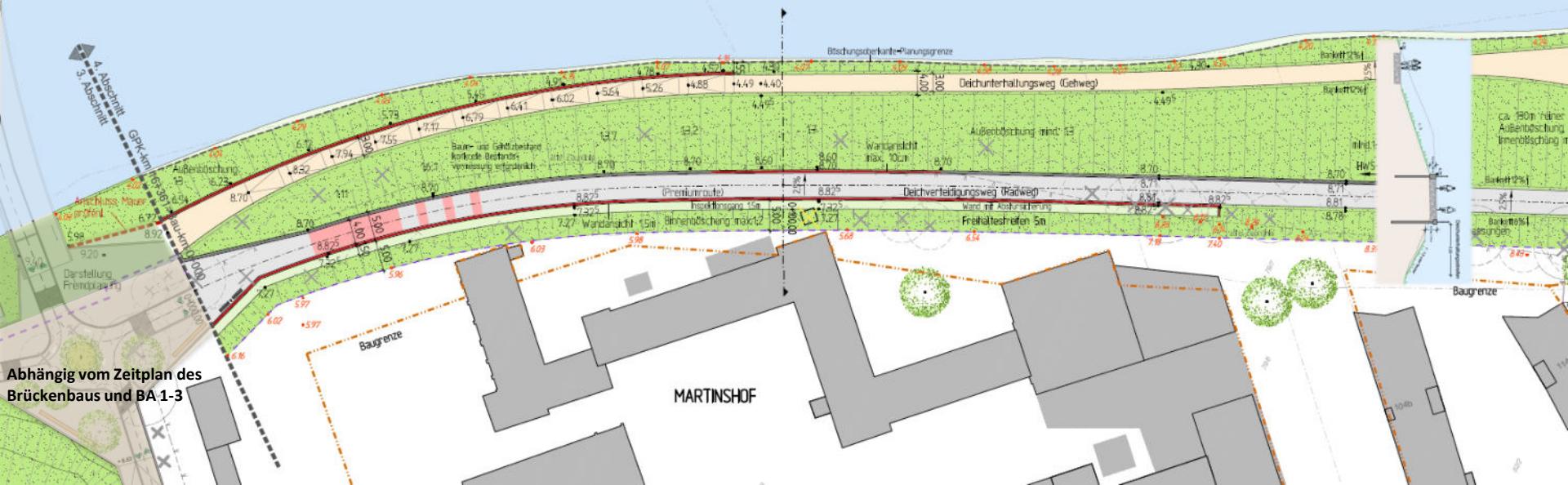


- Hybridbauwerk zur Sicherung des Hochwasserschutzes: robuste Lösung, steilere Böschungen, Möglichkeit für Verkehrsanlagen
  - Getrennte Verkehrsführung Gehweg und Radweg,

# Lageplan



KLEINE WESER



# Lageplan



# Lageplan





# Lageplan



WERDERSEE



# Lageplan





---

# **Sonderpunkte der Planung**

---

# Berücksichtigung Hinweise aus der Öffentlichkeit

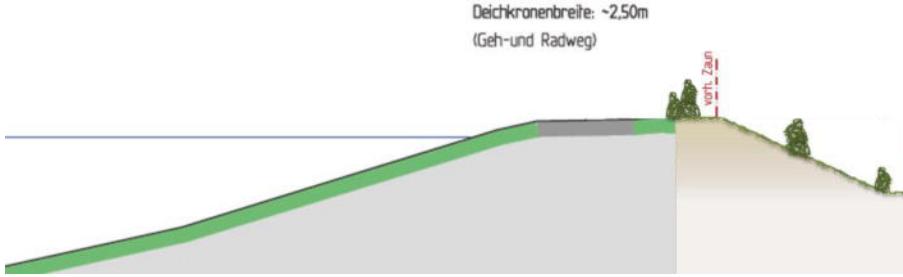
Nr.	Hinweise und Fragen aus Eigentümersitzung am 07.11.2023 Beiratssitzung am 09.11.2023	Maßnahme / Umsetzung / Ergebnis
1	Für Radfahrende ist der spitze Winkel von und zur Dorotheenstraße nicht zu fahren.	Die Prüfung, ob eine Y-Rampe angelegt werden kann, erfolgt in der Entwurfsplanung.
2	Im Bereich 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 begrenzten 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 Hauptabstellmöglichkeiten für Räder?	Im Bereich der Einmündung der Dorotheenstraße werden auf der Binnenberne 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 Haltstelle "Kirchweg" weitergeführt. Richtung unterstrom kann der Inspektionsgang aus Platzgründen nicht weitergeführt werden und endet am Grundstück "Buntertorsteinweg 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-Stiefens wieder einen Zaun / eine Hecke zu setzen. Die Unterhaltung des 5 m-Stiefens liegt beim DVL.
7	Durch das Einbringen der Spundwände entstehen Schäden an den Gebäuden	Es wird ein erschütterungssarmes oder -freies Einbringverfahren gewählt und vor der Baumaßnahme werden Beweissicherungen durchgeführt
8	Radfahrende werden die Rampe im Bereich der Eisdiele runterrutschen und auf dem Gehweg auf der nördlichen Seite des Buntertorsteinweges gegen die Fahrtrichtung weiterfahren	Grundsätzlich kann die Rampe in ihrer Geometrie nicht verändert werden. Als Auflösung 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 Buntertorsteinweg verkehrlich optimiert werden können.
9	Mit dem Lasterrad kann man die Rampe sehr schwer hochfahren	
10	Anschluss / an Buntertorsteinweg verkehrlich optimieren	
11	Zufahrten für die Radfahrenden müssen optimiert werden; die Anzahl reicht nicht aus	<p>Es wurde jeweils die Anlegung von Zufahrten und Wendelrampen in Höhe Buntertorsteinweg 294/306 und im Bereich des (ehemaligen) Deichcharts geprüft.</p> <p>Ergebnis:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Im Bereich des ehemaligen Deichcharts kann aus Platzgründen weder eine Zufahrt noch eine Wendelrampe angelegt werden.</li> <li>- 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.</li> </ul>
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 Fahräder / Lastenräder sind nicht zumutbar	Das Deichschart wird ersetzt 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 ungestift, 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-forderfähig. 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	<p>Sitzbänke werden an dafür geeigneten Standorten vorgesehen.</p> <p>Trinkwasserstellen können entlang des Gehweges wegen der dann außendeichs zu verlegenden Trinkwasserleitung nicht eingerichtet werden. Standorte im Bereich Kiosk/ Stadt. Galerie werden geprüft.</p>
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	Buntertorsteinweg 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	Berdseitiges Geländer am Radweg wird als Gefährdung gesehen	Gen. Richtlinie ist eine Absturzsicherung vorzusehen.
26	Maßnahmenbegründung: Warum muss der Deichbau zur Binnenseite erfolgen	
27	Alternativenprüfung: 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:

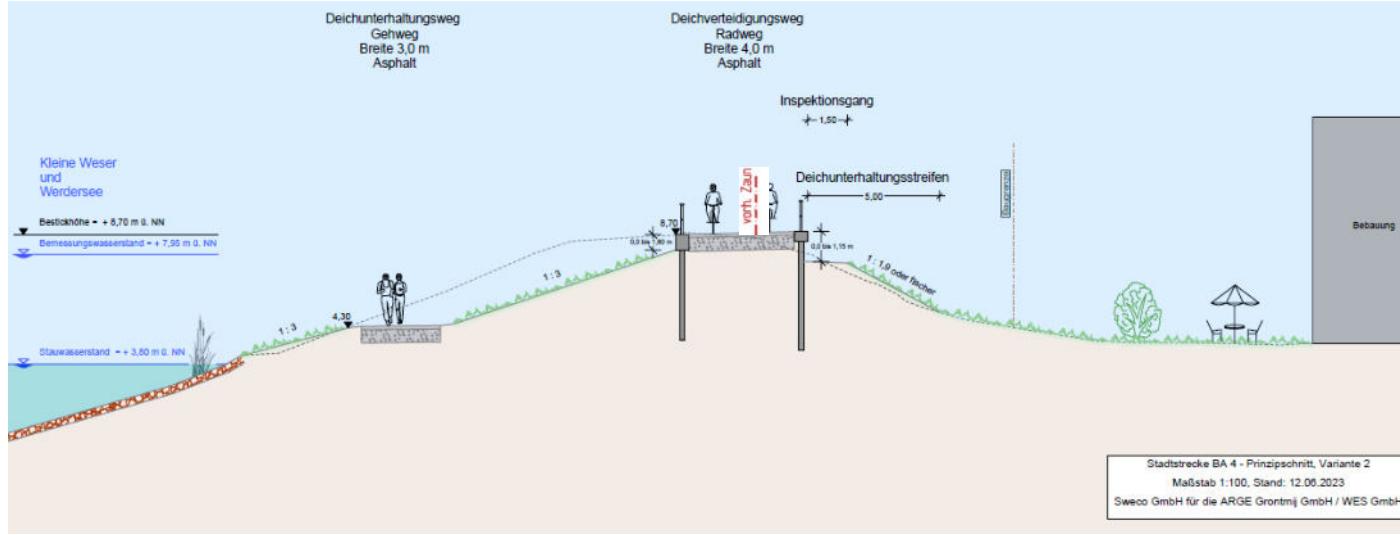
- Deichachse verändert sich (sie rückt landeinwärts)
- die Böschungen verändern sich (flußseitige Böschung wird flacher)

Das bedeutet zwangsläufig einen größeren Flächenbedarf

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

# 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)

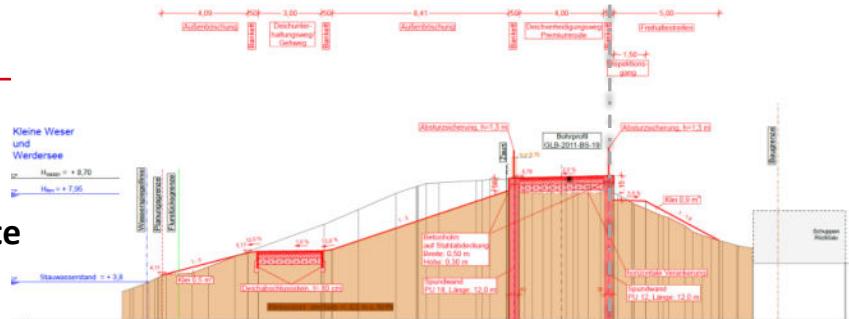
Das bedeutet zwangsläufig einen größeren Flächenbedarf

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

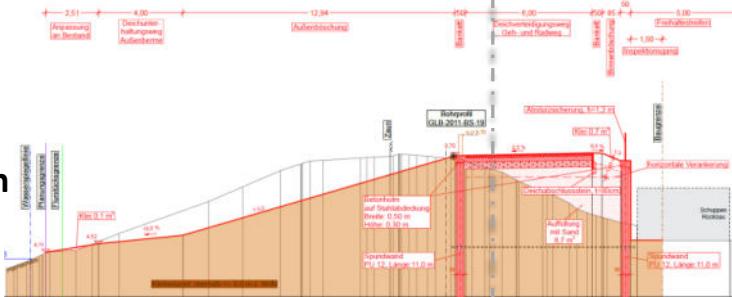
# Varianten

- **Variante 2: Vorzugsvariante**



# Optimierungsschritte

- **Variante 1:**  
Berücksichtigung Verkehrsanlagen



## Ergänzend Berücksichtigung Verkehrsanlagen

- Variante 0: Referenzvariante  
reiner Küstenschutz



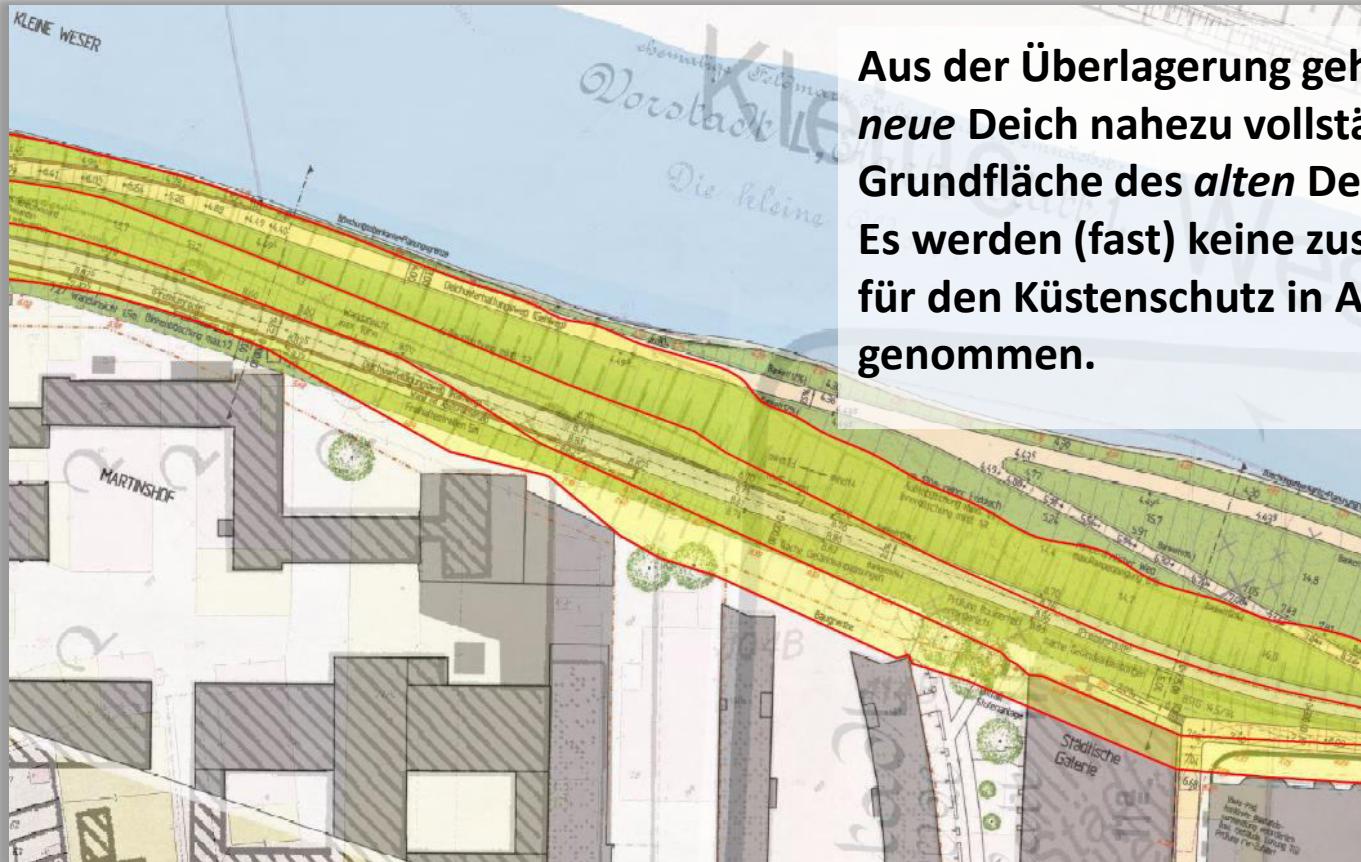
■ Nahezu voll förderfähige Lösung,  
ausschließlich wasserbauliche  
Planungsparameter  
(bereits mit steilerer Außenböschung)

# Überlagerungsplan

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



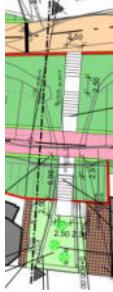
# Überlagerungsplan (Ausschnitt)



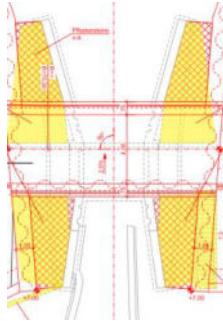
Aus der Überlagerung geht hervor, dass der **neue** Deich nahezu vollständig auf der Grundfläche des *alten* Deiches liegt. Es werden (fast) keine zusätzlichen Flächen für den Küstenschutz in Anspruch genommen.

# Deichschart

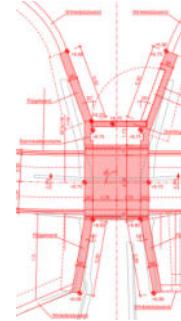
## Zur Frage des Umgangs mit dem Deichschart Buntentor



- 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 Radfahrende untersagt bzw. erschwert, da eine Neuordnung der Verkehre eine zentrale Zielstellung des Projektes ist;

# **Terme**

# 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
<b>Bauentwurf</b>	<b>2026</b>
<b>Genehmigungsverfahren</b>	<b>2027-2028</b>
<b>Baubeginn</b>	<b>frühestens 2029</b>



# Nachlesen

---

**www.umwelt.bremen.de/info/stadtstrecke**

Unten auf der Seite:

The screenshot shows the footer section of the website with eight navigation items arranged in two rows of four. Each item has a dark blue header with white text and a light blue body with black text. A vertical grey bar is on the left, and a red arrow points from the right towards the top row.

<b>Entwicklung der Stadtstrecke</b> Erfahren Sie alles über die Planungs- und Beteiligungsschritte. <a href="#">WEITER →</a>	<b>Download</b> Laden Sie alle relevanten Informationen zum Projekt bequem herunter. <a href="#">WEITER →</a>	<b>Rückblick und Ausblick</b> Was hat der Hochwasserschutz mit dem Klimawandel zu tun? <a href="#">WEITER →</a>	<b>Stadtstrecke Abschnitt 4</b> Hier geht es zum Bauabschnitt 4 <a href="#">WEITER →</a>
<b>Termine</b> Behalten Sie den Überblick über alle anstehenden Veranstaltungen. <a href="#">WEITER →</a>	<b>FAQs</b> Hier finden Sie Antworten auf häufig gestellte Fragen. <a href="#">WEITER →</a>	<b>Für Kinder erklärt:</b> So schützen wir Bremen vor Hochwasser <a href="#">WEITER →</a>	<b>Kontakt</b> So erreichen Sie uns <a href="#">WEITER →</a>



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](http://www.umwelt.bremen.de/Info/Stadtstrecke)

