

Der Senator für Umwelt, Bau
und Verkehr

Bremen, 27.4.2015

Tel.: 361- 59232 (Kumpfer)
Tel.: 361- 5222 (Koldehofe)
Tel.: 361- 6481 (König)

Deputation für Umwelt, Bau,
Verkehr und Energie (S)

Vorlage Nr.: 18/541 (S)

Deputationsvorlage
für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung und Energie am 30.04.2015 (S)

Stadtstrecke

**Erneuerung des Landesschutzdeichs in der Bremer Neustadt
- Erfordernisse des Hochwasserschutzes und Chance für die
Stadtentwicklung**

A Sachdarstellung

Seit 2007 werden im Rahmen der Umsetzung des Generalplans Küstenschutz (GPK) die Deiche der Unterweser vor dem Hintergrund von Klimaveränderungen und Meeresspiegelanstieg im Detail überprüft und an die geänderten Erfordernisse angepasst. Über den Fortschritt der notwendigen Maßnahmen im Bereich der Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven wurde die Deputation für Umwelt, Bau und Verkehr in regelmäßigen Abständen informiert, zuletzt nahm die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L) den Bericht der Verwaltung zum Controllingbericht 2011 auf ihrer Sitzung am 06.09.2012 zur Kenntnis.

Seit Beginn der Umsetzung des Generalplans Küstenschutz wurden im Land Bremen bis Ende 2014 rd. 20,4 km an Deichen erhöht und verstärkt. Insgesamt verbleiben erforderliche Maßnahmen auf einer Strecke von ca. 31,6 km.

Ein vordringlicher Handlungsbedarf besteht jetzt in Bremen im Bereich der Bremer Neustadt für die „Stadtstrecke“ am linken Ufer der Kleinen Weser zwischen Eisenbahnbrücke (Bahnstrecke Bremen-Oldenburg) und der Straße „Am Damacker“.

Zwar weist der Deich auf dem ca. 2,90 km langen Abschnitt im Wesentlichen ausreichende Bestickhöhen auf, in Teilbereichen liegt jedoch ein Unterbestick von bis zu 50 cm vor. Bei den durchgeführten umfangreichen geotechnischen Untersuchungen haben sich erhebliche Sicherheitsmängel hinsichtlich Deichaufbau und Standfestigkeit herausgestellt. Diese lassen sich wie folgt zusammenfassen:

1. Ungenügender Baugrund aus inhomogenen Auffüllungen, bestehend aus Sand, Schluff und Bauschutt im Uferbereich
2. Möglichkeit ungehinderter Uferinfiltration aufgrund der größtenteils nicht bindigen Auffüllungen
3. Gefahr lokaler Böschungsabrutschungen auf der Außenseite aufgrund der „steilen“ Böschungsneigungen
4. Mangelnde Auftriebssicherheit ab binnenseitigen Geländehöhen von unter NN + 6,75 m
5. Unzulässige Gehölze und Bewuchs mit der Gefahr des Windwurfes, was zur Folge haben würde, dass bei Sturm Löcher in den Deich gerissen werden. Damit besteht die latente Gefahr eines Deichbruchs.
6. Abschnittsweise ungenügender Mindestquerschnitt

Darüber hinaus wird die Ausgestaltung des Deichkörpers den Anforderungen der intensiven städtischen Nutzung als öffentlichem Verkehrs- und Erholungsraum nicht mehr gerecht.

Die notwendigen Baumaßnahmen für den Hochwasserschutz werden erhebliche Auswirkungen auf das Stadtbild, den Gebrauchs- und Erlebniswert der Uferbereiche sowie durch erforderliche Flächeninanspruchnahmen haben. Aus Mitteln des Küstenschutzes werden die unabwendbar technisch notwendigen Maßnahmen (im Sinne einer Spundwandlösung) finanziert. Die für diesen zentralen Ort der Stadt unabdingbare städtebauliche Einbindung als Arbeits-, Wohn- und Erholungsort bedarf einer ergänzenden Freiraumplanung und erhebliche ergänzende bauliche Aufwendungen für die Grün- und Verkehrsflächen. In unmittelbarer Nähe zu der UNESCO Welterbe-Stätte Roland und Rathaus sowie in Bezug auf die Wohnquartiere der Alten Neustadt erfordert der Hochwasserschutz eine besonders sensible Einbindung in den Stadtraum.

B Lösung

Im Frühjahr 2013 wurde eine ständige Lenkungsgruppe aus Vertretern des SUBV (Stadtplanung, Grünordnung, Naturschutz, Küstenschutz, Verkehr), Ortsamt Neustadt und Deichverband am linken Weserufer zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie eingerichtet, um die komplexen Rahmenbedingungen dieser Planungsmaßnahme zu definieren, abzustimmen und den weiteren Planungsverlauf kontinuierlich zu begleiten.

In der Machbarkeitsstudie werden alle Anforderungen des primären Maßnahmenzwecks Küstenschutz aber auch der weiteren wichtigen Rahmenbedingungen des Städtebaus, des Verkehrs, von Erholung und Freizeit sowie des Naturschutzes und der Freiraumgestaltung, identifiziert und eine funktional, gestalterisch und finanziell tragfähige Vorzugsvariante in diesem sensiblen Stadtgebiet entwickelt.

Mit der Erstellung der Machbarkeitsstudie wurde eine Arbeitsgemeinschaft aus Ingenieurbüro Grontmij und WES Landschaftsarchitektur beauftragt. Als Ausgangslage wurden in der Lenkungsgruppe folgende Leitlinien identifiziert:

1. das Projekt Stadtstrecke hat höchste Priorität im Rahmen der Hochwasserschutzmaßnahmen am linken Weserufer.

- Die Deichstrecke entspricht überwiegend, insbesondere im Bereich der Piepe sowie in Teilbereichen zwischen der Stephanibrücke und dem Wehr „Kleine Weser“, nicht den technischen Anforderungen
- Mit ausschlaggebend für die Prioritätseinstufung ist die Gefahr eines Deichbruchs. Grundlage der Einstufung sind der Generalplan Küstenschutz, der Hochwasserrisikomanagementplan des Landes Bremen, der Geotechnische Bericht zur Standsicherheit sowie ein Baumgutachten. Alle Gutachten berücksichtigen einen Anstieg des Meeresspiegels um 50 cm in den nächsten hundert Jahren (Bemessungswasserstand).
- Die Priorität des Hochwasserschutzes für die Stadt erfordert auch die Inanspruchnahme bisher privat genutzter und in Privateigentum befindlicher Flächen. Dies betrifft insbesondere den Bereich in Höhe Buntentorsteinweg.
- „Höchste Priorität“ bedeutet einerseits eine Priorität in der Finanzierung von Maßnahmen; es bedeutet andererseits auch eine Priorität des Hochwasserschutzes gegenüber anderen Belangen (auch z. B. Belangen des Privateigentums)

2. Die Planung muss der historischen Bedeutung der Stadtstrecke für die Identität Bremens gerecht werden

- Die Wasserkante der Alten Neustadt zwischen Rotkreuz-Krankenhaus und Stephanibrücke ist seit dem 17. Jahrhundert in Anlehnung an den Valckenburgh-Plan besiedelt.
- Das Weserufer an der Alten Neustadt befindet sich vis-a-vis dem historischen Stadtkern Bremens und dem Verflechtungsbereich der Welterbe-Stätte Roland und Rathaus. Das Straßensystem und teilweise

auch die Gebäudekanten basieren auf dem historischen Erschließungsraster bzw. der ehemaligen Gebäudestrukturen.

- Mit der Umgestaltung der Wasserseite kann eine nachhaltige Aufwertung der benachbarten Quartiere der Alten Neustadt bewirkt werden. Damit entstehen Entwicklungschancen für Bereiche um die Güntherstraße, die Brautstraße, aber auch im Bereich der Brauerei und der Kaffeerösterei für Gastronomie, höherwertige Büronutzungen und besondere Wohnqualitäten usw. Die neue Wasserseite dient somit auch als weiterer Anstoß zu einer städtebaulichen Aufwertung und Belebung der Alten Neustadt.
- Der jetzige Zustand mit der Reihe großer Platanen an einer steilen Uferböschung ist nach 50-70 Jahren historisch zu nennen und prägt das Stadtbild in diesem Bereich. Die technische Erneuerung des Deiches bedingt aber die Konfiguration eines neuen Erscheinungsbildes der Wasserseite der Alten Neustadt. Da sind böschungartige Strukturen ebenso denkbar wie Kaianlagen mit senkrechten Mauern in Verbindung mit Grünstrukturen.
- Eine Zäsur ist südlich der Piepe zu erkennen. Hinter den Wallanlagen begannen die Vorstädte. Der Raum ist heute durch die Kleine Weser und den Werdersee landschaftlich geprägt. Auch darauf gilt es zu reagieren.

3. Die Stadtstrecke ist ein wichtiger und sehr stark frequentierter Verkehrsweg für den Fuß- und Radverkehr entlang der Weser und für die Verbindung der Wohn- und Arbeitsquartiere auf den beiden Weserseiten, Teerhof und Stadtwerder

- Radverkehr
Der Weg auf dem Deich stellt eine wichtige Radverbindung zwischen der Alten Neustadt und dem Ortsteil Buntentor dar, die zu erhalten bzw. zu optimieren ist. Die Strecke ist Teil der mit dem Verkehrsentwicklungsplan festgelegten Premium-Radroutenplanung. Die in die Straßen Am Deich und St.-Pauli-Deich einmündenden Verkehrswege müssen weiterhin erreichbar bleiben. Barrierefreiheit ist ggfs. durch Rampen sicherzustellen.
- Fußgängerverkehr
Der Deich bietet eine wichtige Fußgängerverbindung zwischen den Quartieren an der Weser und an der Kleinen Weser. Er ist auch Flanierzone und soll entsprechend ausgebaut werden. Ausreichender Raum für das Nebeneinander von Fußgängern und Radfahrern ist zu berücksichtigen. Darüber hinaus sind Haltepunkte (Aussichtspunkte, Bänke) herzustellen.
- Brücken
Die Anschlüsse der beiden großen Weserbrücken sind bei der Neugestaltung zu beachten.
Die Option zur Neuerrichtung der Brautbrücke und einer Brücke über die Kleine Weser sind bei der Planung zu berücksichtigen.

4. Die Stadtstrecke bestimmt die Qualität der Bremer Neustadt als Stadtteil mit hoher Lebensqualität in unmittelbarer Nachbarschaft zum Fluss.

- Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität des Weserufer definieren auch die Verbindung der Neustadt zur Altstadt mit Stadtwerder und Teerhof als Schnittstelle zwischen den beiden Weserufern. Mit der Neugestaltung der Stadtstrecke besteht die Chance diesen städtischen Raum mit hohem Identitätswert für die Stadt neu zu definieren und Gewinne für die Lebensqualität der Stadt insgesamt zu erreichen.
- Entscheidend für die stadträumliche Qualität des Freiraums ist eine Begrünung mit Einzelbäumen oder Baumreihen, kompatibel mit der Deichfunktion. Möglichkeiten des Baumerhalts und notwendige Neupflanzungen sind sorgfältig zu prüfen und abzuwägen.
- Es sind Bereiche mit Spiel- und Sportmöglichkeiten (Kinder, Jugendliche, Erwachsene) und Ruhezonen, Anlegestellen für Boote, evtl. Wassersportnutzungen in die Planung einzubeziehen.
- Die vielseitige Nutzbarkeit des Außenraums, der historische Standort und die Bedeutung der Wasserseite in der alten Neustadt als Teil der Innenstadt sind zu berücksichtigen. Aneignungsmöglichkeiten für angrenzende Institutionen, Kulturschaffende und Gewerbebetriebe sollen geschaffen werden.

Als Ergebnis der Machbarkeitsstudie zeichnet sich eine Lösung ab, die Synergien zwischen allen Anforderungen des Küstenschutzes und des öffentlichen Raums bietet. Die Baumaßnahme zur Ertüchtigung der Landesschutzdeiche eröffnet Möglichkeiten der Entwicklung des öffentlichen Raumes, in dem eine funktionale Neuordnung erfolgen kann und angrenzende Räume intensiver einbezogen werden.

Die Weser ist die verbindende Lebensader Bremens. Auch auf dem rechten Weserufer sollen durch die Entwicklung eines neuen Grün- und Freiraumes am Wendebassin in der Überseestadt (Weiche Kante) Impulse für eine integrierte Stadtentwicklung durch eine Hochwasserschutzmaßnahme gegeben werden. Das Projekt Weiche Kante und die Stadtstrecke in der Alten Neustadt sind synergetische Ansätze für die Verbindung des Hochwasserschutzes mit Stadtentwicklung. Es ist beabsichtigt, sich mit diesen Projekten unter dem Thema „Leben mit dem Fluss / Leben mit der Weser - Hochwasserschutz und neue Stadtqualitäten im historischen Stadt- und Hafengebiet von Bremen“ bei dem Projektauftrag 2015 des Bundes zu „Nationalen Projekten des Städtebaus“ zu bewerben.

C Öffentlichkeitsarbeit

Der weitere Planungsprozess erfordert eine enge Abstimmung mit dem Beirat Neustadt und einer sorgfältigen Beteiligung der Stadtöffentlichkeit. Der Beirat Neustadt hat hierzu am vom 20. November 2014 folgenden Beschluss gefasst:

„Deichschutz in der Neustadt - Umsetzung des Generalplans Küstenschutz“

Der Beirat Neustadt bittet den Bremischen Deichverband am linken Weserufer und den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr neben den technischen Erfordernissen des Hochwasserschutzes für die Neustadt auch die qualitätsgebenden städtebaulichen Aspekte in die Machbarkeitsstudie einzubeziehen und hier für ausreichende Finanzierungsmittel zu sorgen.

D Finanzielle Auswirkungen

Mit der Realisierung des Vorhabens entstehende Kosten sind im Umfang der aus Gründen des Hochwasserschutzes erforderlichen Maßnahmen über die Finanzplanung des Generalplans Küstenschutzes abzusichern. Für diesen Teil wurde für die reinen Baukosten ein erster vorläufiger grober Finanzierungsbedarf von ca. 18,1 Mio. € ermittelt. Der frühestmögliche Baubeginn wird für das Jahr 2018 erwartet. In diesem Betrag nicht enthalten sind Baunebenkosten, mögliche Grundstückskäufe, mögliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen etc. sowie Mehrkosten, welche durch die zusätzlichen Anforderungen der Fußgänger- und Radverkehrsführung entstehen.

Neben der unmittelbaren Hochwasserschutzmaßnahme ist zu prüfen, wie den Erfordernisse für diesen zentralen Ort der Stadt unabdingbare städtebauliche Einbindung als Arbeits-, Wohn- und Erholungsort in unmittelbarer Nähe zu der UNESCO Welterbe-Stätten Roland und Rathaus erfüllt werden kann. Die voraussichtlichen Kosten für die städtebauliche Einbindung des Vorhabens, die parallel zum durchzuführenden Küstenschutz ab 2018 und Folgejahre vorzunehmen sind, sind noch zu ermitteln. Die Kosten für die Planung und die Ermittlung von wirtschaftlichen Alternativen wird auf rd. 550.000 EUR geschätzt. Eine Finanzierung dieser Mittel wird zu 90 % über die Städtebauförderung des Bundes durch das Förderprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus“ für die Förderperiode 2016 bis 2019 beantragt.

Bei Zustimmung zu dem Förderantrag wird der Deputation ein Finanzierungsbeschluss zu dieser Maßnahme vorgelegt.

Erst nach Fertigstellung der Machbarkeitsstudie ist ein Gesamtkostenrahmen auf Basis einer konkreten und geprüften Kostenschätzung für die gewählte Vorzugsvariante zu benennen.

E Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr und Energie nimmt den Bericht zur Kenntnis und bittet die Verwaltung, die vorbereitende Planung in Abstimmung mit dem Beirat Neustadt weiterzuführen.