

**Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie
und Landwirtschaft (L/S)**

Vorlage Nr. 19/392 (L/S)

**Deputationsvorlage
für die Sitzung der Deputation
für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (L/S)
am 08.03.2018**

**Planung Stadtstrecke
Finanzierung weiterer Planungsleistungen im Bereich
der Landesschutzdeichlinie**

A. Sachdarstellung

Aufgrund des weltweiten Meeresspiegelanstieges laufen zukünftig Sturmfluten höher und häufiger auch im Bereich der Unterweser auf. Rund 86% der Fläche des Landes Bremen unterliegt einer potentiellen Gefährdung durch Hochwasser. Innerhalb dieser gefährdeten Gebiete leben rund 515.000 Menschen. Daher ist der Schutz vor Hochwasser eine existentielle Aufgabe Bremens. Allein im Verbandsgebiet des Deichverbandes am linken Weserufer sind rd. 120.000 Menschen betroffen. Um das Land Bremen auch weiterhin vor den erheblichen Gefahren (vgl. Anlage 1) zu schützen, wird seit 2009 der Generalplan Küstenschutz baulich umgesetzt.

Besonders der Deichabschnitt in der Neustadt zwischen Eisenbahnbrücke und Piepe entspricht nicht den Anforderungen des Generalplans Küstenschutz aus dem Jahr 2007.

Die betroffenen Deichabschnitte entlang der Stadtstrecke sind auf NHN+8,20m bis NHN+8,30m zu erhöhen und zu verstärken. Die betrachtete Landesschutzdeichlinie weist in Teilbereichen ein Unterbestick von 20 cm bis maximal 50 cm auf. Weiterhin haben sich bei den in 2012 durchgeführten Untersuchungen erhebliche Sicherheitsmängel hinsichtlich Deichaufbau und Standsicherheit herausgestellt:

Gemeinsam mit dem Deichverband am linken Weserufer (DVL) wurde bereits 2012 festgestellt, dass entlang der gesamten Deichstrecke weder die anstehenden Baugrundverhältnisse (der Deich hat einen sehr inhomogenen Aufbau, teilweise ist dieser mit Bauschutt versetzt), noch die erforderlichen Mindestmaße für einen Tidestromdeich gem. Generalplan Küstenschutz bzw. EAK 2002¹ eingehalten werden. Unter anderem sind die vorhandenen Deichböschungen zu steil, um sicher vor Sturmfluten schützen zu können. Ferner gibt es

¹ Empfehlungen für die Ausführung von Küstenschutzwerken durch den Ausschuss für Küstenschutzwerke der Deutschen Gesellschaft für Erd- und Grundbau e.V. und der Hafenbautechnischen Gesellschaft e.V.; Herausgeber: Kuratorium für Forschung im Küsteningenieurwesen in: *Die Küste*, Heft 65

aufgrund der Beschattung durch die Bäume keine intakte Grasnarbe, um den Deich durchgehend sicher vor Wellenschlag und Überströmung zu schützen.

Eine zusätzliche erhebliche Gefahr geht von den im Deichquerschnitt vorhandenen Platanen aus, da ein Entwurzeln der Bäume durch Windwurf nicht ausgeschlossen werden kann. Aus Gründen der Gefahrenabwehr sind in regelmäßigen Abständen, bis zur baulichen Umsetzungsphase zur Minimierung der Windwurfgefahr, Rückschnittmaßnahmen durchzuführen. Erstmals wurden Rückschnittmaßnahmen im Frühjahr 2013 durchgeführt. Turnusgemäß werden aus diesem Grund weitere Rückschnittmaßnahmen im 1. Quartal 2018 durch den UBB erfolgen.

Die besondere exponierte Lage der Landesschutzdeichlinie innerhalb der Neustadt muss auch den Anforderungen der vielfältigen städtischen Nutzung als öffentlicher Verkehrs- und Erholungsraum - insbesondere als Fahrradpremiumroute - gerecht werden. Dies macht einen integrativen Planungsansatz der verantwortlichen Fachdisziplinen (Küstenschutz, Stadtplanung und Verkehr) notwendig.

Hierzu wurde im Frühjahr 2013 eine Lenkungsgruppe aus Vertreter*innen des SUBV (Stadtplanung, Grünordnung, Naturschutz, Küstenschutz, Verkehr), des Ortsamtes Neustadt und des Deichverbandes am linken Weserufer (als Projektträger) zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie (gem. Honorarordnung für Architekten und Ingenieure [HOAI] Leistungsphasen 1 und 2) eingerichtet, um die komplexen Randbedingungen dieser Planungsmaßnahme zu definieren, abzustimmen und den weiteren Planungsverlauf zu begleiten.

Die Machbarkeitsstudie liegt dem SUBV seit November 2016 mit dem Ergebnis vor, dass für einen nachhaltigen Küstenschutz ein vollständiger Neubau der Deichanlage zwischen Piepe und Eisenbahnbrücke notwendig wird.

Im Rahmen der für den Neubau notwendigen Planungen wurde auch geprüft, ob ein Erhalt der Platanen in der neuen Deichanlage möglich ist. Die vom DVL beauftragte Machbarkeitsstudie kommt zu dem Ergebnis, dass ein Erhalt der Platanen zu einer Verringerung der Hochwassersicherheit führen würde und allein schon deshalb nicht weiter verfolgt werden kann. Zugleich wurde einvernehmlich festgestellt, dass bei Einhaltung der in der Machbarkeitsstudie definierten technischen Rahmenbedingungen auf der neuen Deichanlage ein vollständiger Ersatz für die verloren gehende Baumreihe gewährleistet werden kann.

Zum Umgang mit den Platanen auf der Stadtstrecke wird auf den detaillierten Bericht der Verwaltung für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L) vom 19.01.2017 verwiesen.

Auf Grundlage der Machbarkeitsstudie und einer breitangelegten Beirats- und Bürgerbeteiligung wurde - gefördert im Bundesprogramm „Nationale Projekte des Städtebaus“ (Senatsbeschluss, 141/19 vom 12.1.2015) - ein Gestaltungswettbewerb ausgelobt. Grundlage war insbesondere die im Zuge der Bürgerbeteiligung vereinbarte Neustädter Deich Charta (Beiratsbeschluss 21.4.2016) mit der eine umfassende Berücksichtigung der örtlichen Interessen sichergestellt werden konnte.

Aufgabe des Wettbewerbes war es, Vorschläge für eine Neugestaltung der Stadtstrecke als Hochwasserschutzanlage und Stadtraum zu erhalten, die den Anforderungen an den Hochwasserschutz gerecht wird und gleichzeitig städtebauliche, verkehrliche und freiraumplanerische Belange berücksichtigt. Das Preisgericht hat, nach einer Überarbeitung der beiden Zweitplatzierten, den Entwurf des Berliner Landschaftsarchitekturbüros TOPOTEK 1 zur Realisierung der Deichschutzmaßnahmen an der Stadtstrecke empfohlen.

Mit dem vorgeschlagenen Konzept (vgl. Anlage 2) entsteht ein vielfältig nutzbarer Aufenthalts- und Erholungsraum. Die auf der Stadtstrecke verlaufende Radverkehrstrasse kann in das im VEP (Verkehrsentwicklungsplan) konzeptionierte Netz der Fahrrad-Premiumrouten eingebunden werden. Die im Bremer Innenstadtkonzept 2025 beschriebene Funktionsanreicherung der linken Weserseite wird mit der vorliegenden Konzeption für die Stadtstrecke nachhaltig unterstützt. Die im Deputationsbeschluss vom 19.01.2017 geforderte *Wiederherstellung der stadtbildprägenden Baumkulisse* ist mit diesem Entwurf bei vollständiger Wahrung der Belange des Küstenschutzes sichergestellt.

Der Siegerentwurf ist aufgrund der erheblichen Änderungen der Planungsrandbedingungen (z.B. verstärkter Einbau in die Weser im 1. Abschnitt vor Becks; unterschiedlicher Wandneigungen statt gerader Wände, noch zu konkretisierender Angaben an die Oberflächengestaltung, Anlegen von Rasenstufen, etc.) sowie an die Vorgaben der Verkehrsplanung zu konkretisieren und auf das gleiche Planungsniveau (HOAI Leistungsphasen 1 und 2) wie die Machbarkeitsstudie zu bringen. Hierfür bedarf es u.a. einer qualifizierten Kostenschätzung sowie einer Mengen- und Massenermittlung.

Erst mit der Vorlage des konkretisierten Planentwurfes kann auch die bereits vorliegende Machbarkeitsstudie geprüft werden und Kostenbeteiligungen zwischen Küstenschutz, Verkehr und Stadtplanung abschließend ermittelt werden.

Dieser Arbeitsschritt ist auch notwendige Voraussetzung für die Erstellung der weiteren Gremienvorlagen zur Stadtstrecke, mit denen abschließend über das Bauvorhaben und dessen Finanzierung entschieden wird.

Der Deichverband hat die Verhandlungen und Abstimmungen mit den Planungsbüros eingeleitet und erfolgreich zum Abschluss gebracht. Es liegt nunmehr ein Finanzierungsantrag des Deichverbandes für die weiteren konkretisierenden Planungen vor. Zur Bewilligung dieses Antrages bedarf es der Bereitstellung bzw. Freigabe entsprechender Planungsmittel.

B. Lösung

Die planerische Anpassung der im November 2016 vorgelegten Machbarkeitsstudie der Stadtstrecke an den im städtebaulichen Wettbewerb hervorgegangenen Siegerentwurf des Büros TOPOTEK 1 erfordert weitere Ingenieurbauwerks-, Tragwerks- und Freianlagenplanungen nach HOAI. Weiterhin ist zur Begleitung des Planungsvorhabens die Einrichtung einer Lenkungsgruppe, die Koordinierung der Planung durch den Deichverband und eine Öffentlichkeitsarbeit vorgesehen.

Hierfür werden Planungs- und Projektmittel in Höhe von insgesamt rd. 700.000 € veranschlagt. Im Jahr 2018 werden hiervon 500 T€ und in 2019 weitere 200 T€ benötigt.

Diese zusätzlichen Aufwendungen sind städtebaulich, freiraumplanerisch und verkehrlich motiviert, so dass diese Planungen nicht mit Mitteln des Küstenschutzes finanziert werden können.

Die Projektträgerschaft liegt beim Deichverband am linken Weserufer. Der Verband beauftragt deshalb die Planungsbüros, koordiniert und steuert die Planung.

Folgende Planungs- und Projektkosten werden nach derzeitigem Kenntnisstand für den Konkretisierungsschritt voraussichtlich notwendig:

Lfd.-Nr.	Maßnahme	Brutto-Honorar
1	Honorar Objektplanung Ingenieurbauwerk und Tragwerksplanung einschl. besonderer Leistungen	rd. 334.000 €
2	Honorar Freianlagenplanung einschl. besonderer Leistungen	rd. 298.000 €
3	Honorar Moderation	rd. 15.000 €
4	Öffentlichkeitsarbeit (Infotafel, Konzeptionierung einer Partizipationsstrategie im laufenden Planungsprozess, etc.)	rd. 20.000 €
5	geschätzter Eigenaufwand des Deichverbandes (Projektsteuerung)	rd. 33.000 €
	Summe voraussichtl. Planungs- und Projektkosten	rd. 700.000 €

Anmerkung: Die Koordinierung und Steuerung dieser komplexen Planungsleistungen binden beim Deichverband erhebliche Personalkapazitäten. Diese gehen deutlich über die originären Aufgaben eines Deichverbandes hinaus. Dieser zusätzliche Aufwand von rd. 33 T€ wird daher durch den Deichverband monetär geltend gemacht.

Für die Umsetzung der Planung wird ein Planungszeitraum von mindestens einem Jahr gerechnet. Nach Abschluss und Prüfung der Machbarkeitsstudie werden die Ergebnisse der Planungen zur Stadtstrecke den Gremien (Senat, Deputation, Haushalts- und Finanzierungsausschuss) zur Entscheidung vorgelegt.

C. Alternativen

Zur Herstellung eines ausreichend hohen und nachhaltigen Küstenschutzes im Land Bremen gibt es keine Alternativen.

D. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

Die Planungsleistungen sind aus Haushaltsmitteln finanziert:

Angaben in TEUR	2018	2019	Summe
Stadtstrecke im Kapitel der Städtebauförderung	300	120	420
SV Infra, TV Verkehr, Stadtstrecke	200	80	280
Summe	500	200	700

Die Mittel von 500 T€ stehen auf den Haushaltstellen 3696.89310-0 „Nationale Projekte des Städtebaus – Stadtstrecke“- und auf der Zuweisungshaushaltsstelle Haushaltsstelle 3687.88410-7 SV Infra, TV Verkehr bzw. im Wirtschaftsplan auf der Position „Stadtstrecke“ in 2018 zur Verfügung.

Zur Sicherstellung der Finanzierung ab 2019 ist eine Verpflichtungsermächtigungen anteilig bei der jeweiligen Haushaltsstelle in Höhe von 120 bzw. 80 T€, insgesamt also 200 T €, bei der Senatorin für Finanzen zu beantragen.

Im Senatsressort entsteht kein zusätzlicher Personalaufwand für die nun anstehenden Planungsschritte.

Geschlechterspezifische Belange sind nicht berührt.

E. Beteiligung / Abstimmung

Die Vorlage ist mit der Senatorin für Finanzen abgestimmt.

F. Beschlussvorschlag

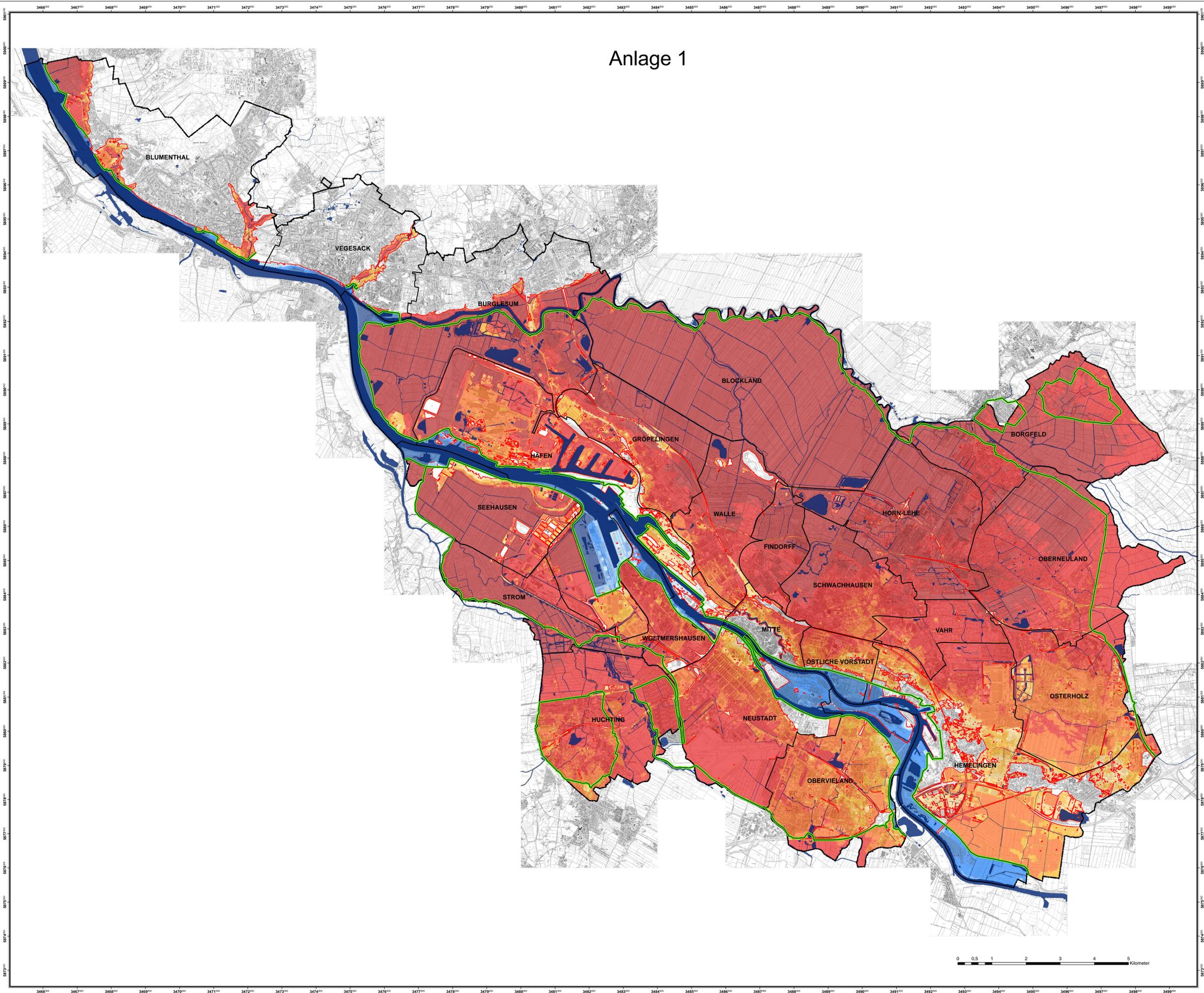
1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L/S) stimmt den weiteren städtebaulich motivierten Planungsleistungen für die Stadtstrecke und deren Finanzierung zu.
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft nimmt zur Kenntnis, dass die Planungsergebnisse zur Stadtstrecke nach Fertigstellung dem Senat sowie der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft zur weiteren Beschlussfassung vorgelegt werden.

Anlage 1: Gefahrenkarte Unterweser Bremen

Anlage 2: Stadtstrecke – Ergebnis des Gestaltungswettbewerbs

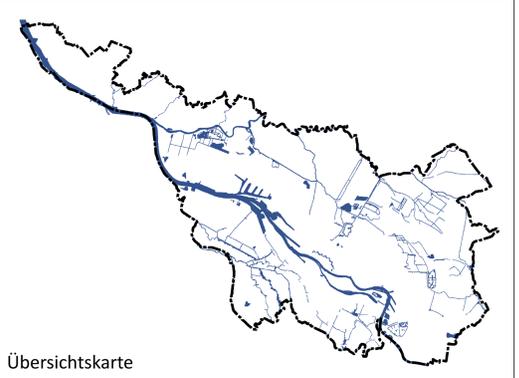
Anlage 3: WU-Übersicht

Anlage 1

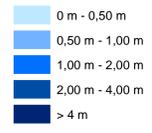


Gefahrenkarte Unterweser Bremen

Hochwasser mit niedriger Wahrscheinlichkeit (HW_{extrem})



Wassertiefen - Gebiete ohne technischen Hochwasserschutz -



Wassertiefen - Gebiete mit technischem Hochwasserschutz - (geschützte Gebiete)



Sonstiges



Gefahrenkarte Unterweser Bremen

Hochwasser mit niedriger Wahrscheinlichkeit (HW_{extrem})

Übersichtsplan	Maßstab:	1: 35.000
	Datum:	22.12.2013



Anlage 2

Stadtstrecke

Ergebnis des Gestaltungswettbewerbs

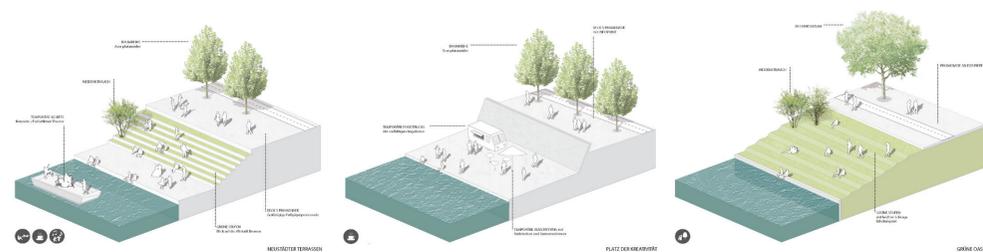
Entwurf TOPOTEK 1 Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin

Aufgabe des Wettbewerbes war es, Vorschläge für eine Neugestaltung der Stadtstrecke als Hochwasserschutzanlage und Stadtraum zu erhalten, die den Anforderungen an den Hochwasserschutz gerecht wird und gleichzeitig städtebauliche und freiraumplanerische Belange berücksichtigt. Das Preisgericht hat nach einer Überarbeitung der beiden Zweitplatzierten den Entwurf des Berliner Landschaftsarchitekturbüros TOPOTEK 1 zur Realisierung der Deichschutzmaßnahmen an der Stadtstrecke empfohlen.

Auszug aus dem Erläuterungsbericht: „Ziel der Überarbeitung des Konzepts ist es, den skulpturalen Charakter der großzügigen Terrassenanlage aus grünen Stufen am Wasser zu bewahren und gleichzeitig die Promenade aus hochwasserschutztechnischer Sicht zu optimieren. Weiterhin ist die Hochwasserschutzwand neben ihrer reinen Funktionalität ein sinnlicher Freiraum. Durch die

unterschiedlichen Ebenen in der Hochwasserschutzwand erhält die Stadtstrecke neue urbane, multifunktionale Bereiche, die Blickbeziehungen zwischen Bremen Neustadt und der historischen Altstadt Bremens ermöglichen.“

Mit dem vorgeschlagenen Konzept entsteht ein vielfältig nutzbarer Aufenthalts- und Erholungsraum. Die auf der Stadtstrecke verlaufende Fuß- und Radverkehrsverbindung kann als Premiumroute in das Gesamtnetz der Stadt eingebunden werden. Mit einer möglichen weiteren Brücke für Fußgänger und Radfahrer über die Kleine Weser werden die Verbindungen zwischen den Stadtteilen gestärkt. Die im Bremer Innenstadtkonzept 2025 beschriebene Funktionsanreicherung der linken Weserseite wird mit der vorliegenden Konzeption für die Stadtstrecke nachhaltig unterstützt.



Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage 3 zur Vorlage : Planung Stadtstrecke – Vorlage Nr. 19/ (S)

Datum : 29.01.2018

Stand: 10.2.15

Benennung der(s) Maßnahme/-bündels

Planung Stadtstrecke – Finanzierung der städtebaulich motivierten Planungsleistungen im Bereich der Landesschutzdeichlinie

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für Projekte mit einzelwirtschaftlichen
 gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen

Methode der Berechnung (siehe Anlage)

Rentabilitäts/Kostenvergleichsrechnung Barwertberechnung Kosten-Nutzen-Analyse
 Bewertung mit standardisiertem gesamtwirtschaftlichen Berechnungstool

Ggf. ergänzende Bewertungen (siehe Anlage)

Nutzwertanalyse ÖPP/PPP Eignungstest Sensitivitätsanalyse Sonstige (Erläuterung)

Anfangsjahr der Berechnung :

Betrachtungszeitraum (Jahre):

Unterstellter Kalkulationszinssatz:

Geprüfte Alternativen (siehe auch beigefügte Berechnung)

Nr.	Benennung der Alternativen	Rang
1		
2		
n		

Ergebnis

Weitergehende Erläuterungen

siehe beiliegende Deputationsvorlage

Zeitpunkte der Erfolgskontrolle:

1. Submission	2. Schlussverwendungsnachweis	n.
---------------	-------------------------------	----

Kriterien für die Erfolgsmessung (Zielkennzahlen)

Nr.	Bezeichnung	Maßeinheit	Zielkennzahl
1	Planungs- und Projektkosten (Vorplanung)	€	700.000
2			
n			

Baumaßnahmen mit Zuwendungen gem. VV 7 zu § 44 LHO: die Schwellenwerte werden nicht überschritten /
 die Schwellenwerte werden überschritten, die frühzeitige Beteiligung der zuständigen technischen bremischen
Verwaltung gem. RLBau 4.2 ist am erfolgt.

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung nicht durchgeführt, weil:

Ausführliche Begründung

Sinn und Zweck ist es den Siegerentwurf aus dem städtebaulichen Wettbewerb auf Vorplanungsniveau (Lph. 2 gem. HOAI) zu beplanen.
Der Siegerentwurf ist aufgrund der erheblichen Änderungen der Planungsrandbedingungen (z.B. verstärkter Einbau in die Weser im 1. Abschnitt vor Becks; unterschiedlicher Wandneigungen statt gerader Wände, noch zu konkretisierender Angaben an die Oberflächengestaltung, Anlegen von Rasenstufen, etc.) zu konkretisieren und auf das gleiche Planungsniveau (Vorplanung) wie die Machbarkeitsstudie zu beplanen. Hierfür bedarf es u.a. einer qualifizierten Kostenschätzung sowie Mengen- und Massenermittlung.
Erst mit der Vorlage des konkretisierten Planentwurfes kann auch die bereits vorliegende Machbarkeitsstudie abschließend geprüft werden und Kostenbeteiligungen zwischen Küstenschutz, Verkehr und Stadtplanung ermit-

Anlage : Wirtschaftlichkeitsuntersuchungs-Übersicht (WU-Übersicht)

Anlage 3 zur Vorlage : Planung Stadtstrecke – Vorlage Nr. 19/ (S)

Datum : 29.01.2018

telt werden.

Dieser Arbeitsschritt ist auch notwendige Voraussetzung für die Erstellung der weiteren Gremiovorlagen zur Stadtstrecke, mit denen über die auszuführende Variante und deren Finanzierung entschieden wird.

Eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung einschl. einer Nutzwertanalyse ist Bestandteil der zu beauftragenden Planungsleistungen.