

Innenstadtkonzept und VEP. Was kann der VEP dazu beitragen, uns eine bessere Entscheidungsgrundlage für die Frage nach der Zukunft der Bahnhofsvorstadt / Hochstraße zu verschaffen?

Der Beirat Mitte hat in zahlreichen Beschlüssen zum VEP und zum Innenstadt - Konzept zum Thema Hochstraße und Revitalisierung der Bahnhofsvorstadt Stellung genommen. Der Beirat bekräftigt diese Beschlüsse. (Zwei Beschlüsse im Anhang). Zu den am 24.09.2013 vorgelegten Szenarien hält der Beirat insbesondere fest:

1. Im Innenstadt-Konzept wird das Thema Hochstraße Breitenweg im Verhältnis zu seiner Bedeutung und zu den anderen im Konzept untersuchten Themen außerordentlich kurz abgehandelt. Es heißt dort sinngemäß: Die Hochstraße ist eine Belastung für die Bahnhofsvorstadt. Ob es aber möglich ist den Breitenweg ebenerdig zu organisieren, soll erst nach Abschluss der Arbeiten am VEP beantwortet werden.
2. Das Stichwort „Rückbau der Hochstraße“ kommt im VEP im Szenario 4 (Zielszenario; Optimierung des Umweltverbundes) unter der Überschrift **„Attraktive Straßenraumgestaltung“** als eine Maßnahme unter sehr vielen anderen denkbaren Maßnahmen mit sehr unterschiedlicher Bedeutung vor.
3. In der Tat ist es eine wichtige Frage für das Innenstadtkonzept, unter welchen Rahmenbedingungen (Zielszenario) sich das Verkehrsgeschehen in Bremen in den nächsten 10 Jahren abspielen wird. Der Beirat befürchtet allerdings, dass die Szenarien des VEP keine hinreichend konkreten Argumente liefern werden, wenn es um die planerische Entscheidungsgrundlage für die Zukunft der Bahnhofsvorstadt und insbesondere der Hochstraße geht.
4. Für den Beirat stellt sich also die Frage, ob es nach Abschluss der Arbeiten am VEP möglich sein wird, über das Thema „Ersatz der Hochstraße“ durch einen



städtischen Boulevard genauer und mit Ergebnissen zu reden. Dazu wäre es erforderlich, die Wirkung einer solchen Maßnahme getrennt von der Wirkung anderer Maßnahmen in den verschiedenen Szenarien zu vergleichen. Der Beirat bittet um eine schriftliche Stellungnahme des Gutachterteams bzw. der Auftraggeber, ob dies möglich sein wird. Wenn das augenblickliche Untersuchungsdesign diese Leistung nicht erbringt, hält es der Beirat für notwendig, für die Abschätzung der Wirkung eines ebenerdigen Breitenwegs eigene Berechnungen im VEP anzustellen.

5. Es liegt auf der Hand, dass es neben der Systematik des VEP mit den großen, alles zusammenfassenden Szenarien noch einer anderen Fragestellung bedarf. Der Beirat hält es deshalb für dringlich, einen Testentwurf für einen ebenerdig organisierten Breitenweg zu erstellen. Wie müsste eine Straße aussehen, die die Erreichbarkeit der Innenstadt sicherstellt und die Verknüpfung der Stadträume erlaubt und einen vitalen Stadtraum als innerstädtische Adresse für Wohnen und Gewerbe organisiert?

Anlage: Zwei Beschlüsse der Beirate zum Thema:

1. Beschluss

des Beirats Mitte und des Beirats Östliche Vorstadt zu den Chancen und Mängeln des innerstädtischen Verkehrssystems

Die Innenstadt organisiert Mobilität für die ganze Stadt. Das Stadtzentrum ist auch Zentrum der Verkehrswege und Ströme. Auch darin bildet sich Zentralität ab. Sie ist also Zielraum, Durchgangsraum und Schnittstelle zwischen den Verkehrsarten. Zum Zentrum orientieren sich die Zulaufachsen und hier befinden sich die großen Verteiler. Das verknüpft die Innenstadt mit einem großen Einzugsbereich. So wie die Sache aber zurzeit organisiert ist, zahlen die Innenstadt und die benachbarten Stadtteile dafür einen hohen und wachsenden Preis. Wichtige Wachstumsmöglichkeiten sind abgeschnitten, ganze Stadträume sind blockiert. Deshalb ist es höchste Zeit, Mobilität anders und stadtverträglicher zu organisieren. Dabei geht es nicht darum die zentralen Funktionen zu schwächen, sondern darum sie zu stärken, in dem die Innenstadt besser in die umliegenden Stadtteile integriert wird. Der VEP muss sich dieser Aufgabe stellen, in dem er die dafür nötigen Teilziele, Schritte und Instrumente beschreibt. Wer über die Zukunft der Mobilität nachdenkt, muss sich für die erweiterte Innenstadt interessieren. Hier sind die Mängel und der Problemdruck groß, aber auch die Chancen und Hebel. Der demografische Wandel, die Ausdifferenzierung der Lebensstile, der Druck der steigenden Spritpreise und nicht zu letzt die dringenden Konsequenzen aus dem Klimawandel verlangen von jeder Stadt ihr Verkehrssystem einer gründlichen Revision zu unterziehen. Es gibt mittlerweile gute Chancen, den alten (politischen) Konflikten und Fronten in dieser Frage die Energie zu entziehen und sich um konkrete zukunftsweisende Lösungen zu kümmern. Selbstverständlich ist die Erreichbarkeit der Innenstadt aus einem großen Einzugsgebiet mit dem KFZ, der Bahn und dem ÖPNV von vitaler Bedeutung für die City. Daran muss Bremen auch in Zukunft weiter arbeiten. Doch davon soll hier nicht die Rede sein. Aus der Sicht der Beiräte ist es überfällig, dem **Thema Nahmobilität (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV)** und dem Thema **kombinierte Verkehrsmittelwahl** (Übergänge / Anschlüsse / Synchronisationen) für den Bereich der Inneren Stadt eine viel größere Aufmerksamkeit zu schenken. Alle diese Themen betreffen naturgemäß mehrere Stadtteile und ihre Vertretungen. Die Beratungen und Debatten müssen zusammengeführt werden. Die gemeinsame Sitzung der drei Beiräte ist dafür ein Anfang.

Die Nahmobilität

In der Nachbarschaft der Innenstadt (im Abstand von 5 bis 7 Km vom Roland) leben fast 150 Tsd. Menschen, für die die Innenstadt und die benachbarten Stadtteilzentren mit ihren Angeboten und Funktionen ein Teil ihres Alltags ist. Deshalb ist die Nahmobilität (Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV) in der Innenstadt und in den umliegenden Stadtteilen und vor allem zwischen diesen Stadträumen ein Schlüssel für die Entwicklungsfähigkeit der Inneren Stadt. Diese Form der

Mobilität bringt die Menschen in und durch den Stadtraum, ohne ihn zu beschädigen, weil dadurch die Ziele (Wohnen, Einkaufen, Freizeit) erschlossen und Adressen und Lagen gebildet werden können, ohne die Stadträume mit raumgreifenden Infrastrukturen zu überfordern. Der Typus „Stadtgebrauch im Alltag“ ist ein ganz anderer, als der Stadtgebrauch bei Tagestouristen oder Gelegenheitsbesuchern aus größerer Entfernung. Wir glauben, erst der Alltagsgebrauch bringt Urbanität – also Vielfalt, Eigensinn, Überraschung und kleinräumige Dynamik hervor. Und Urbanität ist das, was die Innere Stadt von den Parkplätzen mit Einkaufsgelegenheit am Autobahnkreuz in Oyten und Stuhr unterscheidet. Es ist also auch ein starkes Motiv, womit Bremen seine Bedeutung in der Region begründen kann. Wer will, dass die Innenstadt attraktiv für die Region ist, muss sich (auch) dafür interessieren, was die Innenstadt für die 150 000 Bremerinnen und Bremer in ihrer Nachbarschaft bedeuten könnte.

Die City, wie wir sie kennen, ist abgeschnitten nach Westen durch die Oldenburger Bahn und die B6, nach Norden durch die Eisenbahntrasse und nach Süden Richtung Neustadt durch die Weser. Darüber hinaus ist die Bahnhofsvorstadt schwer beeinträchtigt durch die Hochstraße am Breitenweg. Diese Trennungen zu beseitigen, zu unterlaufen, zu perforieren und zu überbrücken ist für die Entwicklung entscheidend. Das ist natürlich nicht nur eine Frage des Verkehrs. Aber es sollte ein systematisches Thema auch des VEP werden.

Wir sollten die Voraussetzungen für eine kombinierte Verkehrsmittelwahl verbessern

Das richtige Verkehrsmittel für den richtigen Zweck. Hier könnte viel mehr Wahlfreiheit herrschen. Wichtig dafür: gut gepflegte Schnittstellen, also bequeme und schnelle Übergabepunkte vom Rad auf den ÖPNV, vom PKW auf den Zug oder die Straßenbahn, gut erreichbare Haltestellen und Parkplätze etc. Die Qualität dieser Verknüpfungsmöglichkeiten ist ein entscheidender Beitrag zu einer stadtverträglichen Mobilität.

Dabei ist der Bahnhof ein neuralgischer Punkt. Trotz aller Tüftelei der vergangenen Jahre, liegt hier noch einiges im Argen. Der Busbahnhof für die Fernlinien funktioniert nicht. Die Schnittstelle PKW - Bahn auf der Nordseite ist schwach. Die Schnittstelle zwischen Radverkehr und Bahn ist trotz Radstation verbesserungsfähig. Die Umgebung des Bahnhofs ist unwirtlich. Die Kreuzungen und Zufahrtswege sind unübersichtlich und gefährlich.

Für die optimale Kombination der verschiedenen Verkehrsmittel ist Car-Sharing und Fahrrad-Sharing ideal. Wäre die innere Stadt nicht das Feld, in dem davon viel mehr angeboten werden könnte? Für eine stetig wachsende Zahl von Bürgerinnen und Bürgern ist ein Lebens- und Mobilitätsstil attraktiv, der sich nicht mehr über das eigene Auto definiert. Das schafft Luft und Platz, wo er besonders knapp ist.

Über die neuen Verkehrsmangementsysteme gestützt auf Navis und Smart-Phones wäre es endlich möglich in Echtzeit, - über die Beeinflussung und Steuerung der Verkehrsmittel- und Routenwahl, - stadträumlichen Interessen in den Verkehrsfluss einzubringen. Erreichbarkeit der innerstädtischen Ziele, Vermeidung von Suchverkehr und Durchgangsverkehr, Vermeidung unzulänglicher Schadstoffkonzentrationen, Vermeidung von Staus, kluge Führung der LKW-Verkehre usw.

Dass die Elektromobilität – inklusive Pedelecs und Lastenpedelecs – in einem absehbaren Zeitraum einen zentralen Beitrag zu einem stadtverträglichen Mobilitätskonzept leisten könnte, hat sich mittlerweile herum gesprochen. Wenn Bremen diesen Innovationsschub nutzen will, muss es jetzt die Weichen stellen.

Die Verflechtung der Innere Stadt könnte auch durch neue intelligente Lösungen beim ÖPNV gefördert werden.

Beispiele für Blockaden und Zäsuren und erste Vorschläge für ihre Auflösung

Der Bahndamm zwischen der Bahnhofsvorstadt, Findorff und Schwachhausen hat eine starke Trennwirkung. Umso wichtiger sind die Tunnel und die darauf zulaufenden Straßen. Die Beiräte sehen einen großen Bedarf für jeden Tunnel eine maßgeschneiderte Antwort zu finden. Beim Concordiatunnel liegt das Problem eher bei der nachfolgenden Dobbenweg- Schleifmühlen Kreuzung. Beim Rembertitunnel liegt die Chance in einer auch für Fußgänger attraktiven Fahrradstraße Rembertistraße - Kennedy Platz- Bischoffsnadel. Beim Gustav Deetjentunnel haben Fußgänger und Radfahrer viel zu wenig Platz. Bei Findorfftunnel ist das Problem die schiere Länge und die Anbindung an das innerstädtische Straßensystem.

Im Übrigen könnte man die Oberflächen der Tunnel gestalten, wie das ZB am Concordia Tunnel zur Freude der Bürgerinnen und Bürger gemacht wurde.

Wie können die Radfahrer (und Fußgänger) auf komfortablen und attraktiven Routen in die City und durch die City kommen? Untersucht man die Eingänge in den Stadtkern, so zeigen sich in alle Richtungen abgerissene Routen, Sackgassen und Fallen. Alle diese Routen sind gefährlich, störanfällig, öde oder mühsam. Das schädigt die so wertvolle Verknüpfung der Innenstadt mit den umliegenden Stadtteilen. Das tut den Stadtteilen und der Innenstadt nicht gut.

Am deutlichsten ist die Selbstblockade der Innenstadt durch die anachronistische Verkehrsorganisation an der Hochstraße Breitenweg, am Rembertikreisel und an der Eduard Grunow Straße. Die Immobilienbestände auf beiden

Seiten dieses Straßenzugs sind längst in der Krise. Leerstand und Sanierungsstau machen sich breit. Potentiell wertvolle Grundstücke liegen seit Jahren brach. Bewohnern und Unternehmern wird in diesem Stadtraum zuviel an Dreck, Lärm und erbärmlichem öffentlichen Raum zugemutet. Die Hochstraße ist das zentrale Hindernis für eine gute Zukunft der Bahnhofsvorstadt. Wir erwarten vom VEP einen Plan dafür, wie sich das ändern lässt. Wenn wir den Breitenweg zu einem Boulevard machen und den Rembertikreisel bebauen, wie viel KFZ können dann dort noch unter vernünftigen Bedingungen über die drei Kreuzungen (Herdentor, Bahnhofstraße, Bürgermeister Smidt Straße) abgewickelt werden? Das ist der Maßstab für die Bemessung. Welche Routen und welche Verkehrsmittel kann die Stadt als Alternativen anbieten? Wann stehen diese Alternativen bereit? Wie sehen die Schritte zu diesem Ziel aus? Woher kommen die Programme und Mittel, damit das auch stattfindet? Wie können wir die Fortschritte auf diesem Weg messen und überprüfen? (*)

Die Weser trennt, verbindet und schmückt die Neustadt und die Innenstadt. Fähren, Linienschiffsverkehr zwischen Bremen Nord und der City und die Qualität der Brücken sind hier das Thema, wenn es um die Verbesserung der Verknüpfung der Stadtteile geht.

Die Quartiere an den Gleistrassen und der Bahnhof selbst müssen vor dem Lärm der Güterzüge geschützt werden. Gerade nach dem jüngsten Umfall sind die Forderungen nach Geschwindigkeitsreduktion, rascherer Umrüstung auf bessere Waggons und Umleitungstrecken um die Ballungszentren berechtigter denn je. Würde der Güterverkehr umgeleitet und aus den Strecken in der Mitte der Stadt herausgenommen, entstünde gleichzeitig Kapazität für den Aufbau eines S Bahnsystems, für das Zurzeit noch der Platz fehlt.

Auch im System der Nahmobilität gibt es Konflikte. Die Klagen der Fußgänger über Radfahrer auf den Gehwegen sind zahlreich und meistens berechtigt. Dieser Konflikt kann nur gelöst werden, wenn sicherer Platz für den Radverkehr auf der Straße geschaffen wird.

2. Beschluss

Das neue Innenstadtkonzept

Ein Diskussionsbeitrag von Beirat und Ortsamt Mitte

Noch ist das Innenstadtkonzept nicht fertig ausgearbeitet. Die Ortspolitik möchte aber zu einem möglichst frühen Zeitpunkt einige Projekte und Argumente zu Papier bringen, die aus der Perspektive der Beiräte eine Rolle im neuen Innenstadtkonzept spielen sollten. Ein Aspekt spielt für die Ortspolitik dabei eine besondere Rolle; Wer wohnt und Arbeitet in der Innenstadt, wer nutzt die Innenstadt im Alltag und wer besucht die Innenstadt und wer macht dort Geschäfte? Wie verändert sich die Innenstadt und was hat das für Folgen für die Bürgerinnen und Bürger?

Die Ortspolitik spricht sich dafür aus, die alten und die neuen Akteure in den Blick zu nehmen, die die Innenstadt prägen und eine Konzept für die Innenstadt zu entwerfen, das auf eine Auseinandersetzung mit diesen Akteuren angelegt ist.

A) Einiges ist anders im neuen Innenstadtkonzept. Vor allem: Es geht nicht mehr nur um das kommerzielle Zentrum zwischen Wall und Weser, sondern um einen deutlich größeren Stadtraum, der die Übergänge / Eingänge in die benachbarten Quartiere mit umfasst und als großes Potential deutet.

Sprung über die Weser in die alte Neustadt, Übergang in die Überseestadt, Übergang nach Walle und Findorff, Übergang zwischen Bahnhofsvorstadt und Geeteviertel/Barkhof, Übergang ins Ostertor.

Mit dieser Erweiterung ist auch die innere Differenzierung des Themas in Gang gekommen. Es geht nicht mehr nur um die Frage der Einzelhandelsflächen und das Thema Erreichbarkeit, sondern um viel mehr. Wohnen, Arbeiten, Unternehmen, Wissenschaft, Kultur, Freizeit, Gäste, ...Das Thema berührt alle Politikfelder und sehr viele Bremerinnen und Bremer und ihre elementaren alltäglichen Interessen.

B) Die Innere Stadt ist ein besonderer Ort. Was das Zentrum von vielen Stadtteilen unterscheidet sind Zentralität, Differenzierung, Vernetzung, Öffentlichkeit Heterogenität und Repräsentation.

Kein anderer Stadtraum vereint so viele Funktionen auf vergleichsweise so kleinem Raum.

Die Innere Stadt nutzt die urbanen Ressourcen auf komplexe Weise gemeinsam und sehr effektiv. Es kommt darauf an auch das staatliche/politische Handeln auf diese Komplexität einzustellen.

C) Die innere Stadt macht Arbeit und hier wird viel unternommen...

Hier konzentrieren sich Arbeit, öffentliche Einrichtungen und Unternehmen, die die Stadt prägen und die von der Stadt geprägt wurden.

Hier gibt es gute Arbeit für Viele, aber auch schlecht bezahlte Arbeit, hier konzentriert sich Know how, Wissenschaft, Kultur und Bildung –von hier aus lassen sich die Kräfte mobilisieren, die Innovation und Entwicklung hervorbringen. - Die

innere Stadt hat nicht nur die Unternehmen und Institutionen, auch die Bürgerinnen und Bürger, die Milieus, die Kreativen, die Start up's, die Kooperationen, die Kompetenzen, die Vorbilder deren Ideen und Vorstellungen für die Entwicklung der Stadt unverzichtbar sind....

Hier ist die merkantile Kompetenz der Stadt konzentriert, Kapitalkraft und internationale Verbindungen.

Ein Viertel der bremischen Wirtschaftskraft findet sich hier. - Und das Finanzressort kassiert hier einen großen Anteil der Bremer Steuern.

Diese ökonomische Welt ist sehr differenziert. Sie reicht vom Putz Job im Solarium und der Garküche bis zur Konzernzentrale, vom Warenhaus bis zum Industriebetrieb, von der Rechtsanwaltskanzlei, bis zu den großen Verwaltungen der Banken, Versicherungen und Behörden. In diesem Stück Stadt sind ca. 6000 Unternehmen aktiv. Wir sagen gerne; Arbeit bedeutet Einkommen und Teilhabe und ist die Basis des sozialen Zusammenhalts. Die Innenstadt trägt in Bremen viel dazu bei, die Stadt zusammenzuhalten.

Die statistischen Daten sind beeindruckend. Sie zeigen uns, in der erweiterten Mitte (Altstadt, Bahnhofsvorstadt, Ostertor und alte Neustadt) sind ca. 80 000 Bürgerinnen und Bürger erwerbstätig. Der Anteil der sozialversicherten Arbeitsplätze liegt bei knapp 70% der Erwerbstätigen mit abnehmender Tendenz. Eine wachsende Zahl von Bremerinnen und Bremern schlägt sich auch in der inneren Stadt mit prekären Arbeitsverhältnissen, Minijobs, Selbstständigkeit mit endlosen Arbeitstagen und unsicherem Einkommen durch.

Betrachtet man die Entwicklung der Art und Zahl der Arbeitsplätze über einen längeren Zeitraum, so kann man den Strukturwandel der Büroarbeit und des Handels, und die Deregulierung des Arbeitsmarktes beobachten. Das Wachstum hat sich in den letzten 20 Jahren nicht auf die Innenstadt konzentriert. Der Handel wächst an der Peripherie und an den Autobahnstandorten, die neuen Büroarbeitsplätze sind in der Airportcity, im Technologie Park und in der Überseestadt entstanden. Die Öffentlichkeit und die Politik muss sich der Frage stellen, mit welchen Konzepten auf diesen Strukturwandel reagiert werden soll und wie die Chancen der Bürgerinnen und Bürger auf Auskommen und Einkommen verbessert werden können (Mindestlohn, Tariftreue, Abbau bürokratischer Hemmnisse für Unternehmensgründungen, Überarbeitung der Bebauungspläne, Beratung und Förderung, Unterstützung durch Räume und Refugien, wie dem Güterbahnhof usw.).

D) Im Umkreis der Innenstadt wohnen 40 bis 50 Tsd. Menschen

Und wenn man genau hinschaut, ist das ein Querschnitt durch alle Schichten unserer Stadtgesellschaft.

Die Wohngebiete bilden kleine Quartiere, die von der sie umgebenden Stadt zum Teil scharf getrennt sind. Einige Quartiere können die zentralen Funktionen des Zentrums nutzen, so z.B. die östliche Bahnhofsvorstadt, der Schnoor und das Ostertor. Andere sind mehr oder weniger auf sich selbst bezogen, wie der Stadtwerder, der Teerhof, das westliche Stephaniviertel, das Doventor oder die Alte Neustadt.

Sieht man sich an, wer neu in die innere Stadt zieht, so zeigt sich wie bei den Arbeitsplätzen ein gespaltenes Bild.

In die Geschosswohnungsbauten aus den 50er und 60er Jahren an den lauten Hauptverkehrswegen ziehen Zuwanderer der neusten Generation. Sie machen in der Bahnhofsvorstadt bereits fast 40% der Bevölkerung aus. Sie organisieren sich – mangels anderer Möglichkeiten – ihre eigene Ökonomie. Ihre Geschäfte, Wirtshäuser und Gebetsräume beginnen den Stadtraum zu prägen. Es fällt auf, dass es bis heute vergleichsweise wenige Kinder in der Bahnhofsvorstadt gibt, doch das dürfte sich sehr bald ändern.

Auch das Eigentum an den Immobilien internationalisiert sich in wachsendem Tempo.

Gleichzeitig gibt es auch in besser betuchten Kreisen seit ein paar Jahren eine wachsende Nachfrage nach innerstädtischem Wohnen. Die Bauherren und Investoren fordern neue Angebote und Standorte. An der Contrescarpe nördlich der Wallanlagen, am Weserufer auf dem Stadtwerder, im Stephaniviertel sind sehr erfolgreiche Projekte gestartet worden.

Das innerstädtische Wohnen wird also von zwei Polen aus geprägt. Im Fokus der Öffentlichkeit stehen die Neubauten an den guten Adressen. Die Ortspolitik ist aber davon überzeugt, dass die anderen Veränderungen für die Zukunft der Inneren Stadt und der dort lebenden Menschen von mindestens der gleichen Bedeutung sind. Es wird darum gehen, für diese Menschen die Bahnhofsvorstadt zu einem Ort zu machen, in dem mehr anständige Wohnungen, eine ordentliche Ausstattung mit Sozial- und Bildungseinrichtungen und mehr Raum für kleine kapitalschwache Unternehmen und ordentliche Arbeit entsteht.

E) Über die Innenstadt organisiert Bremen seine Mobilität

Die Innenstadt ist mit den 4 Brücken (inklusive Eisenbahnbrücke) über die Weser, den Ost West Achsen, dem Bahnhof und den Straßenbahnknoten, der Ort über den Bremen seine Mobilität organisiert und die Stadtteile (und) / (durch) das Zentrum verbindet.

Verglichen mit anderen Städten ist die Erreichbarkeit, vor allem aber die Durchquerbarkeit des Zentrums in Bremen ausgezeichnet.

Allerdings ist nur ein Bruchteil des Verkehrs, der hier abgewickelt wird, direkt auf die innere Stadt und ihre Funktionen orientiert der weitaus größere Teil durchquert die Innenstadt mit anderem Ziel.

Wichtige Räume sind durch diese Infrastrukturen zerschnitten und beschädigt. (Insbesondere Bahnhofsvorstadt durch den Breitenweg und die Eisenbahntrasse und die Verbindung nach Westen durch die B75 und das Oldenburger Gleis) Dafür zahlt die Innenstadt einen hohen Preis und hier liegt eine der entscheidenden Ursachen für ihre Schwäche auf vielen Feldern.

Insbesondere der Radverkehr wird in der Inneren Stadt, trotz seiner großen zahlenmäßigen Bedeutung buchstäblich an den Rand gedrängt. Das ist in jeder Hinsicht kurzsichtig und kontraproduktiv. Behindert es doch genau den Teil der Innerstädtischen Mobilität der am einfachsten stadtvträglich organisiert werden kann.

Aber, auch das liegt auf der Hand, der Rückgang der Arbeitsplätze, der Ausbau des ÖPNV, das Wachstum des nicht integrierten Einzelhandels an der Peripherie und die Veränderung des Siedlungsmusters in der Region haben dazu geführt, dass heute weniger KFZ Richtung Innenstadt fahren, als dies noch vor 20 Jahren der Fall war. Und es ist absehbar, dass sich dieser Trend noch verstärken wird, weil sich das Mobilitätsverhalten eines wachsenden Anteils der Bevölkerung ändert. Der Spielraum für eine Entlastung des Zentrums von der Rolle als zentraler Verteilstelle des Bremischen Verkehrs wird weiter wachsen.

Im Folgenden eine Liste von Projekten und Themen, die der Beirat Mitte für besonders wichtig hält. (Auch deshalb weil sie Teilweise politisch oder fachlich umstritten sind)

1. **Im Jahre 2050 soll die Umstellung der Energieversorgung der Bundesrepublik auf erneuerbare Energie abgeschlossen sein.** Die Gebäudetechnologie und das Verkehrs- und Transportsystem dürften dabei, die für die Innenstadt entscheidenden Aspekte sein. Gleichzeitig wird der Klimawandel zu spürbaren Veränderungen des Alltags in unseren Städten führen. Das reicht von der Bewältigung von Starkregen Ereignissen über die Aufheizung des Stadtsystems im Sommer, die Anforderungen an die Klimatisierung der Gebäude, die Folgen für die Vegetation bis zum Deichbau. Der Beirat spricht sich dafür aus, diese Fragen systematisch für den Bereich der Inneren Stadt zu untersuchen und auf allen zugänglichen Handlungsfeldern darauf zu reagieren. Wenigstens diese Aufgabe sollte im Innenstadtkonzept beschrieben werden.
2. Der Beirat sieht einen engen Zusammenhang zwischen dem geplanten neuen Einzelhandelsschwerpunkt am **Ansgaritor** und der städtebaulichen Neuordnung dieses Bereichs. Die Bürgermeister Smidt Straße führt den Verkehr in erster Linie durch die Innenstadt hindurch. Der Eingang in die Innenstadt und das Stephaniviertel in diesem Raum ist aber vergleichsweise schwach. Der Beirat vertritt deshalb die Auffassung, dass die Ansiedlung neuer großer Einzelhandelseinheiten an dieser Stelle unbedingt mit der Lösung dieses Problems verknüpft werden muss. Die Hochstraße über die AOK Kreuzung sollte abgerissen werden, das Ansgaritor muss ein starker Eingang in die City werden, das Parkhaus sollte von der Bürgermeister Smidt Straße über die Wandschneiderstraße erschlossen werden. Die Trennwirkung der Brillkreuzung zwischen Hutfilterstraße und Stephaniviertel muss reduziert werden. Bremen muss seine starke Position als zukünftiger Eigentümer der Grundstücke nutzen um die städtebaulichen Ziele, die zwischen der Wirtschaftsdeputation, der Baudeputation und dem Beirat vereinbart wurden durchzusetzen.
3. Die CDU hat Bewegung in die festgefahrene Debatte über die Organisation des Parkens in der City gebracht. **Es ist Fortschritt, dass Niemand mehr bestreitet, dass das Parkhaus Mitte, die Katharina und das Parkhaus in der Violenstraße an der falschen Stelle** liegen und die Entwicklung des Einzelhandels und eines angemessenen Systems von Fußgängerzonen und „Shared Space“ Bereichen blockieren und erschweren. Diesen Vorstoß sollte das Innenstadtkonzept aufgreifen und einen Vorschlag für die mittelfristige Neuordnung des Parkens entwickeln. Auch hier ist absehbar, dass die modernen Navigationssysteme einen sehr viel bessere Ausnutzung der knappen räumlichen Möglichkeiten des Altstadt-kerns erlauben.
4. Alle Bebauungspläne, die das **Wohnen in den Obergeschossen der Innenstadt** verbieten sollten jetzt geändert werden. Die Bauordnung sollte unter dem Gesichtspunkt überprüft werden, wie die Nachnutzung von Bürogebäuden für Wohnen erleichtert werden kann. Für größere Wohn Neubauten sollte über das Instrument des Bebauungsplans eine Verpflichtung zur Schaffung von förderfähigem Wohnraum festgelegt werden. Viele nach dem Krieg errichtete Wohnquartiere erleben zurzeit einen Generations- und Bevölkerungsumbruch. Die Stadt muss klären, ob und wenn ja mit welchen Instrumenten sie in diesen Strukturwandel eingreifen will. Es sind analog zu den „Win-Gebieten“ geeignete Instrumente zu schaffen um Wohnquartiere mit besonderem Förderbedarf zu stabilisieren. Es ist dringlich den Lärmschutz für die Wohngebiete an der Bahn und am Hochstraßensystem substantiell zu verbessern.
5. **Barrierefreiheit** ist eine zentrale räumliche Voraussetzung für die alltägliche Teilhabe einer stetig wachsenden Zahl von Bürgerinnen und Bürgern am Leben in der Inneren Stadt. Dieser Beitrag zur Inklusion ist die richtige Antwort auf den demografischen Wandel. Öffentliche Sitzgelegenheiten gehören dazu, Toiletten und Orte ohne

Kaufzwang mit guter Aufenthaltsqualität. Auch aus der Perspektive von Kindern und Jugendlichen ist die Innere Stadt vielfach ein öder Ort. Die Domsheide ist nach wie vor ein besonders krasses Beispiel für eine missgünstige Gestaltung. Der Beirat schlägt vor, dass analog zur Stellplatzabgabe, eine Toiletten Abgabe für den Bau öffentlicher Toiletten von allen Bauherren erhoben wird, die aus technischen Gründen ihre Geschäftsräume nicht mit Barriere freien Toiletten ausstatten können.

Die Bahnhofsvorstadt zwischen Nordwestknoten, Schienstrang und Bahnhof, Rembertikreisel und Wallanlagen ist der Teil der City der sich in der nächsten Dekade am stärksten verändern muss, wenn die Innenstadt als Ganzes Erfolg haben will.

6. Seit langem spricht sich die Ortschaftspolitik dafür aus den **Rembertikreisel und die Eduard Grunow Straße** verkehrlich neu zu organisieren und die frei werdenden Flächen mit Wohn- und Geschäftshäusern zu bebauen. Verkehrstechnisch ist das unbestritten auch mit den augenblicklichen KFZ Mengen machbar. Städtebaulich wäre es ein großer Gewinn endlich das Rembertiviertel und das Ostertor wieder zusammen zu führen und mit der Reparatur des in den 70iger Jahren zerstörten Stadtraums zu beginnen und auch die abgerissenen kleinen Straßen wieder zu vernetzen (Auf den Häfen, Fedelhöfen, Bohnenstraße usw.). Das Projekt ist aber bisher blockiert, weil aus Gründen der Schadstoffbelastung (Feinstaub / Stickoxyde) eine geschlossene Bebauung der Straßenkanten problematisch ist. Die Luftschadstoffe erfordern eine gute Durchlüftung. Städtebaulich kann sich aber die neue Randbebauung gegen die Beeinträchtigung durch die stark befahrene Straße nur behaupten, wenn es gelingt gut geschützte Innenbereiche zu bilden aus denen Lärm und Dreck herausgehalten werden. Dieser Konflikt zwischen den verschiedenen Interessen und Rechten muss in der nächsten Legislaturperiode bearbeitet und gelöst werden.
7. **Die Hochstraße über dem Breitenweg beschädigt und blockiert** die Entwicklung der Bahnhofsvorstadt. Sie wird nicht im Zeitfenster dieses Innenstadtkonzepts abgerissen werden. Aber in diesem Zeitfenster müssen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass sie endlich abgerissen werden kann. Dies ist die entscheidende Maßnahme um den Niedergang der Bahnhofsvorstadt aufzuhalten und daraus wieder einen vitalen Standort für Wohnen und Gewerbe zu machen. Dafür müssen ca. 15Tsd. KFZ von dieser Achse verschwinden. Ein Teil kann durch den ÖPNV ersetzt werden, ein Teil durch die S Bahn, ein Teil durch den Autobahnring, ein Teil durch das Rad. Ein bisschen Verkehr wird auf den Osterdeich die Parkallee und die Westerstraße ausweichen. Im VEP muss diese Aufgabe und ihre Lösung, der Zeit und Maßnahmenplan und schließlich die Evaluierung formuliert werden. Die Verkehrsmanagement Zentrale könnten kapazitätsabhängige Routenempfehlungen für die Navigationsgeräte entwickeln und darüber Verträge mit den Anbietern dieser Geräte abschließen. Der Beirat hält es für dringlich einen Entwurf für einen städtischen Boulevard, der die Hochstraße ersetzen soll, in Auftrag zu geben.
8. **Wie kommt man in Bremen an, wenn man in Danzig in den Bus steigt?** Der ZOB ist unwirtschaftlich und gefährlich, es gibt kein Klo, keine Dusche, keinen Warteraum... Die Ortschaftspolitik fordert zusammen mit der Seniorenvertretung den Neubau eines ZOB hinter dem Überseemuseum und in einem ersten Schritt die Sicherung der dafür erforderlichen Flächen.
9. **Die Umbrüche, Abbrüche und Aufbrüche**, die der Strukturwandel in der Bahnhofsvorstadt anrichtet, sind besonders auffällig **in der Welt zwischen Bundeswehrhochhaus, der Randbebauung zwischen Breitenwegs und den Gleisen, dem Güterbahnhof und der Plantage auf der Findorffer Seite**. Die Eisenbahninfrastruktur und die vom KFZ beherrschte Welt am Breitenweg haben gewissermaßen eine „zwischen Welt“ geschaffen, die die Verbindung zwischen Findorff und der City besetzt und prägt. Wir glauben nicht mehr an die Möglichkeit hier mit einer großen Neuordnung dieser Flächen auf Staatskosten eine Strategie der Cityerweiterung zu betreiben. Stattdessen hält die Ortschaftspolitik es für richtig sehr aufmerksam mit den Akteuren, die diese Räume zu prägen beginnen zu kooperieren. Die vertragliche Absicherung des Kunstrefugiums auf dem Güterbahnhof hat einen wunderbaren Boom von Ateliers und Produktionsstätten ausgelöst. Was wird demnächst aus dem Papageienhaus und dem Versorgungsamt? Und welche Zukunft hat das Bundeswehrhochhaus? (vgl. gemeinsamer Beschluss des Beirats Mitte und des Beirats Findorff zu dieser Sache).
10. An der Entwicklung des Güterbahnhofs kann man erkennen, dass der Hebel für die Entwicklung städtischer Räume keineswegs immer bei teuren baulichen Maßnahmen liegt, sondern dass es gelegentlich viel mehr darauf ankommt **Spielraum für die urbanen Akteure zu schaffen**. Dieser Strategie ist noch wenig ausgearbeitet und nur in Ansätzen erprobt. Nach unserer Auffassung ist sie aber eine unerlässliche Ergänzung zu der klassischen Strategie der geordneten städtischen Entwicklung mit ihrer Fixierung auf staatliche Planung und große private Investitionen. Wir plädieren dafür in diesem Zusammenhang dem Autofreien Sonntag, der Bremianale, dem Musikfest, der temporären Gebäudenutzung, dem „Urban Gardening“, der Flohmarkt- und

Garagenökonomie mehr Aufmerksamkeit zu widmen. Und, schließlich, am Rande des Breitenwegs stehen Gotteshäuser und Gebetsstuben für Charismatische Christen, die Allevitzen und Salafisten. Was also aus der Perspektive der City eine Restgröße ist, ist für die jeweiligen Gemeinden der Mittelpunkt ihres religiösen Lebens.

Beirat und Ortsamt Mitte 26/10/2012