

Das neue Innenstadtkonzept

Beschluss des Beirats Mitte vom 26.10.2012

Noch ist das Innenstadtkonzept nicht fertig ausgearbeitet. Die Ortschaftspolitik 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. Wer wohnt und arbeitet in der Innenstadt, wer nutzt die Innenstadt im Alltag, 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 Ortschaftspolitik spricht sich dafür aus, die alten und die neuen Akteure in den Blick zu nehmen, die die Innenstadt prägen, und ein Konzept für die Innenstadt zu entwerfen, das auf eine Auseinandersetzung mit diesen Akteuren angelegt ist.

A) Einiges ist anders im neuen Innenstadtkonzept. Es geht vor allem 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. Es geht also um den Sprung über die Weser in die Alte Neustadt und die Verknüpfungen in die Überseestadt, nach Walle und Findorff, nach Schwachhausen (Barkhof und Geteviertel) und ins Ostertor.

Mit dieser Erweiterung ist auch die innere Differenzierung des Themas in Gang gekommen. Über die Einzelhandelsflächen und die Erreichbarkeit der City hinaus rücken nunmehr insbesondere die Themen Wohnen, Arbeiten, Unternehmen, Wissenschaft, Kultur, Freizeit und Touristik in den Focus der Politik. Diese Themen berühren alle Politikfelder und sehr viele Bremerinnen und Bremer in ihren 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 „Startups“, die Kooperationen, die Kompetenzen, die Vorbilder, deren Ideen und Vorstellungen für die Entwicklung der Stadt unverzichtbar sind. Hier sind die merkantile Kompetenz der Stadt, die Kapitalkraft und die internationalen Vernetzungen konzentriert. 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 Putzjob 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 sozialversicherungspflichtigen 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. Öffentlichkeit und Politik müssen 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 gerät verstärkt in die Hände anonymer Fonds ohne Bezug auf die Stadt. 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 und 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, 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 entstehen.

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 verbindet. Verglichen mit anderen Städten ist das auf das Zentrum bezogene Straßennetz enorm durchlässig für Kfz. Das gleiche gilt auch für die Durchquerbarkeit der Innenstadt. Nur ein Bruchteil des Verkehrs, der hier abgewickelt wird, ist direkt auf die Innere Stadt und ihre Funktionen orientiert. Der weitaus größere Teil durchquert die Innenstadt mit anderen Zielen. Wichtige Räume sind durch diese Infrastrukturen zerschnitten und beschädigt, insbesondere die Bahnhofsvorstadt durch den Breitenweg und die Eisenbahntrasse sowie 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. Dieser Umstand ist in jeder Hinsicht kurzsichtig und kontraproduktiv, behindert er doch genau den Teil der innerstädtischen Mobilität, der am einfachsten stadtverträglich 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 in 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 Einzelhandelschwerpunkt 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. Es ist ein Fortschritt, den wohl kaum noch jemand bestreitet, dass das Parkhaus Mitte, die Katharina und das Parkhaus in der Violenstraße an der falschen Stelle liegen. Nicht zuletzt die CDU hat mit ihrem Konzept Bewegung in die festgefahrene

Debatte über die Organisation des Parkens in der City gebracht. Es ist weitgehender Konsens, dass die Parkhäuser an dieser Stelle 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 eine 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 Wohnneubauten 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 missglückte Gestaltung. Der Beirat schlägt vor, dass analog zur Stellplatzabgabe, eine 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, Schienenstrang 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 Ortpolitik 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 zwar wahrscheinlich nicht im Zeitfenster dieses Innenstadtkonzepts abgerissen werden, aber in diesem Zeitfenster müssen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass sie endlich abgerissen werden kann. Der Abriss der Hochstraße 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. 15 Tsd. Kfz von dieser Achse verschwinden. Ein Teil kann durch den ÖPNV ersetzt werden, ein Teil durch die SBahn, 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 müssen 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 Ortpolitik 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 dem Breitenweg 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 Ortpolitik 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 Breminale, dem Musikfest, der temporären Gebäudenutzung, dem „Urban Gardening“, der Flohmarkt- und Garagenökonomie usw. mehr Aufmerksamkeit zu widmen. Und schließlich – am Rande des Breitenwegs stehen viele Gotteshäuser und Gebetsstuben unterschiedlicher Religionsgemeinschaften. Was also aus der Perspektive der City eine Restgröße ist, ist für die jeweiligen Gemeinden der Mittelpunkt ihres religiösen Lebens.