

## Innenstadtkonzept „Bremen - Innenstadt 2020“

### Die Beziehung zwischen den Stadtteilen und der Mitte: Blockaden, Eingänge, Übergänge, Zwischenräume und Potenziale

gemeinsame Sitzung der Beiräte Mitte, Östliche Vorstadt, Woltmershausen, Neustadt, Walle, Findorff und Schwachhausen am 18.9.2012 im Brillissimo

Teilnehmer\_innen.

Herr Senator Dr. Lohse	Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
Herr Prof. Dr. Pesch	Büro Pesch Partner Architekten Stadtplaner
Frau Grewe-Wacker	Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
Herr Dr. Kühling	Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen
Herr Orb	Handelskammer Bremen
Herr Bücking, Frau Freudenberg	Ortsamt Mitte / Östliche Vorstadt
Herr Fischer	Ortsamt Neustadt / Woltmershausen
Frau Müller, Frau Pala	Ortsamt West

Zahlreiche Vertreter\_innen der Beiräte Mitte, Östliche Vorstadt, Woltmershausen, Neustadt, Walle, Findorff und Schwachhausen

Beginn: 19.00 Uhr  
Ende: 21.15 Uhr

Herr Bücking eröffnet die Sitzung, begrüßt alle Anwesenden und schildert den geplanten Ablauf der Veranstaltung.

Herr Senator Lohse macht in seinem Grußwort deutlich, dass es heute um die Vernetzung/ Verbindung der klassischen Innenstadt mit den angrenzenden Stadtteilen/ Quartieren ginge.

Der " Betrachtungsraum" sei weit gefasst, um die wichtigen Übergangs- und Eingangsbereiche in den Focus zu rücken. Die Konzeptionsphase für das Innenstadtkonzept soll bis Ende Oktober abgeschlossen werden, um es dann den Gremien vorstellen zu können.

In einem Symposium am 30.10.2012 soll, ebenfalls im Brillissimo, der Strukturplan, die erarbeiteten räumlichen Vertiefungsbereiche sowie Einzelprojekte einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt werden.

Herr Prof. Dr. Pesch, beauftragter Gutachter für Bremen, stellt daraufhin seine Vorschläge für das Innenstadtkonzept vor. Im Auftrag der Stadt hat sich der Planer die Vernetzung der City und ihren Nachbarstadtteilen angesehen und zahlreiche Verbesserungsvorschläge gemacht.

(siehe dazu die Power Point Präsentation im Anhang)

An das Referat schließen sich die Stellungnahmen und Kommentierungen der geladenen Beiräte an.

### **Den Anfang macht Michael Rüppel, Beiratssprecher in Mitte.**

Die Innenstadt sei nicht nur ein besonderer Ort, sondern bündle auch vielfältige Funktionen. In der Innenstadt befinden sich Arbeitsplätze, Wohnungen, Kultureinrichtungen, Gastronomie, Verwaltung und Rathaus und die Innenstadt sei selbstverständlich auch ein Verkehrsknotenpunkt.

Die Innenstadt bestehe nicht nur aus der City, sondern auch das Stephaniviertel und der Doventor-Bereich und auch die Bahnhofsvorstadt gehören dazu. Die Innenstadt sei stark gegliedert und weise innerhalb des eigenen Bereichs Brüche und Barrieren auf. Als Beispiel werden der Wall und die Hochstraße genannt. Die Hochstraße müsse irgendwann verschwinden, aber auch der Lärm entlang der Eisenbahnstrecke müsse bekämpft werden.

Die Verknüpfung mit den umliegenden Stadtteilen sei durch die Anzahl und Qualität des Zugangs sehr unterschiedlich. Die tatsächliche Entfernung von der Innenstadt entspreche nicht immer der gefühlten Entfernung.

Dazu nennt Herr Rüppel einige Beispiele:

- Das Ostertor und der Zugang Domsheide
- Vierspurige Schneisen, Rembertikreisel und Hochstraße
- Richtung Westen: die Wohninseln Stephaniviertel, das Doventor und der Verkehrslärm
- Der lange Findorff-Tunnel, die Plantage, der Güterbahnhof und das Bundeswehrhochhaus. Hier müssen Verknüpfungen zwischen den Stadtteilen Mitte und Findorff hergestellt werden.

### **Stadtteil Woltmershausen**

Auf das seit 12 Jahren bestehende Stadtteilkonzept wird hingewiesen.

Vorschläge von den Beiratsmitgliedern:

- Fäherverbindung mit Anleger in Richtung Überseestadt
- Schaffung einer Wegeverbindung Richtung Lankenauer Höft entlang der Weser oder durch den Hohentorshafen (ältester Hafen Bremens)
- Durchgang von der Großen-Johannis-Straße – Neustädter Bahnhof – Ladestraße
- Entschärfung der sog. Picassokreuzung - Transitstrecke GVZ – Hafen

### **Stadtteil Neustadt**

Die Beiratsvertreter fühlen sich bestätigt durch die Ausführungen von Herrn Prof. Dr. Pesch.

Der vorgeschlagene Brückenschlag in die Neustadt sei gut gewählt, aber trotzdem bestehe im Beirat Beratungsbedarf für das Konzept, weil es etliche Verkehrsthemen gebe, die berücksichtigt werden müssen. Dazu gehöre der Parkdruck in den Wohnstraßen in der vorderen Neustadt (Parksuchverkehr durch Menschen, die in der City arbeiten), aber auch das hohe Verkehrsaufkommen durch die Zulieferstraßen in die Innenstadt.

Von einem Beiratsmitglied wurde vorgeschlagen, für berufstätige Eltern, die in der Innenstadt arbeiten, in der Wegebeziehung Neustadt- Innenstadt Kindergartenplätze zu schaffen.

### **Stadtteil Walle**

Die Stadtteilpolitiker melden Beratungsbedarf in ihrem Beirat an. Die Vorschläge von Herrn Prof. Pesch enden am Volkshaus und sind für eine Aufwertung der Wegebeziehungen Walle / Innenstadt unzureichend. Allgemein wird festgestellt, dass der Stadtteil Walle durch die Überseestadt, mit ihren 10.000 Arbeitsplätzen, profitiert habe. Insbesondere müsse aber – nachdem die Verbindungen zwischen

der Überseestadt und der Innenstadt durch Straßenbahn und Weserpromenade bereits gut sind - auch der alte Waller Wohnbereich besser mit angebunden werden, denn die gefühlte Entfernung sei höher als die tatsächliche Distanz. Zu einer Verbesserung der Situation könnten u. a. beitragen:

- Aufwertung des Bereichs am Tunnel Landwehrstraße/Doventorsteinweg, sowohl betreffend die bauliche Gestaltung als auch die Verkehrslenkung
- Entschärfung der für alle Verkehrsteilnehmer/innen (Pkw's, Radfahrer/innen, Fußgänger/innen, ÖPNV) schwierigen Verkehrssituation im Bereich Daniel-von-Büren-Straße/Doventor/Am Wall.
- Bessere Verknüpfung der Überseestadt mit dem „alten Walle“, u. a. auf Höhe des Volkshauses (u. a. mit dem Ziel, die dortige Theaterspielstätte aufzuwerten)
- generell bessere Wegebeziehungen (z. B. Fähre, Fußgängerbrücke) nach Woltmershausen.
- Schaffung einer Bademöglichkeit im Bereich Überseestadt.

### **Stadtteil Findorff**

Die Kommunalpolitiker sehen ihren Stadtteil in einer gewissen Insellage. Der Güterbahnhofsgebiet entwickle sich zwar als zartes Pflänzchen für die Verbindung in die Innenstadt, aber z.B. der Findorff-Tunnel wie auch die Hotel- und Bürobauten an der Theodor-Heuss-Allee trennen leider diese beiden Stadtteile.

Auch der beliebte Findorffmarkt lasse sich, bedingt durch die Messelandschaft, schlecht anbinden. Neben der Öffnung des Findorff-Tunnels wünschen sich die Findorffer bessere ÖPNV- wie auch Fuß- und Radverkehrsverbindungen in die Innenstadt, sowie eine Verbindung vom Güterbahnhof zur Plantage sowie Zugänge und Nutzungsperspektiven für die nord-westlich des Güterbahnhofs gelegenen Brachflächen. Die Idee des Ausbaus einer Kultur- und Medienmeile wird unterstützt und sollte über Plantage und Schlachthof unbedingt bis zum Torhafen weitergeführt werden.

### **Stadtteil Schwachhausen**

Die Beiratssprecherin stellt fest, dass Schwachhausen eine gute ÖPNV-Anbindung und gute fußläufige Verbindungen zur Innenstadt habe. Aber die Barriere seien die beiden dunklen unwirtschaftlichen Tunnel unter der Bahntrasse, die die beiden Bereiche trenne und ebenso die Kurfürstenallee. Schwachhausen leide unter seiner Transitstrecke für Autofahrer, die aus Oberneuland und Borgfeld kommen. Ziel der Pläne sollte es sein, die Autos an der Peripherie zu lassen und deren Fahrern einen attraktiven Nahverkehr anzubieten.

### **Stadtteil Östliche Vorstadt**

Peter Rüdell, Beiratssprecher, stellt fest, wenn heute über die Perspektive für die Innenstadt geredet werde, gehe es um eine Perspektive bis 2025, 2030. Und bis dahin, so meint Herr Rüdell, geben selbst die Autokonzerne zu, dass das Auto für die Innenstadt keine Rolle mehr spiele. Heute also Pläne für Autoverkehre in die Innenstadt zu machen, so wie in den 70er Jahren mal gedacht wurde, halte er für kurzfristigen Unsinn. Die Mozarttrasse war eine vergleichbar unsinnige Idee. Natürlich spreche er sich für eine Innenstadtdichtung aus, aber dagegen, dass Flächen, die nicht bebaut (Wallanlagen u. a.) werden können, dennoch einem bestimmten Zweck zugeführt werden sollen.

In weiteren Wortbeiträgen werden noch Aspekte zum sozialen Gefüge genannt. Zum Beispiel seien Bewohner im Doventor stark belastet durch den Bahnlärm und die Wohnsituation sei damit sehr schlecht.

Die Innenstadt werde von vielen unterschiedlichen gesellschaftlichen Gruppen aufgesucht, die mit eigenen Vorstellungen/ Interessen in die Innenstadt kommen. Das Innenstadtkonzept solle sich auf diese Nutzer und Nutzerinnen und ihre Interessen beziehen und nicht nur bauliche oder Infrastrukturfragen bearbeiten.

Auch auf das Wohnen in der Innenstadt wird Bezug genommen. Es existieren viele Wohnungen aus den 50er Jahren, die einen dringenden Sanierungsbedarf haben. Sich darum zu kümmern, sei ein wesentlicher Beitrag für die Stärkung der Innenstadt.

In einigen Beiträgen wurde der Abriss der Hochstraße Breitenweg gefordert. Es gab aber auch ein Votum für den Erhalt dieser Hochstraße. Damit werde der PKW-Verkehr gebündelt und entlaste die Wohnbereiche.

Herr Prof. Dr. Pesch geht auf die Argumente aus der Veranstaltung ein:

Zur Beteiligung: viele öffentliche Veranstaltungen haben stattgefunden und ein bestimmter Beteiligungsprozess sei erfüllt. Kann man ihn erweitern? Diese Frage sollte noch einmal diskutiert werden.

Frage der Verknüpfungen: das Innenstadtkonzept gehe über den heutigen Vortrag hinaus. Die Thematik sei nicht nur am Verkehr festzumachen. Es gehe um unterschiedliche Nutzungen, wie z.B. Kreativwirtschaft, Gastronomie, Verbindung Wohnen/ Arbeiten

Verkehrsfrage: Klar sei, dass die Hochstraße am Breitenweg ein immobilienwirtschaftliches Problem für die ganze Bahnhofsvorstadt sei. Die Leerstände von Ladengeschäften, Büro- und Wohnflächen konzentrieren sich dort.

Abschließend wird auf die Veranstaltung am 30.10.2012 um 18:00 im Brillissimo hingewiesen.

Vorsitz:  
Robert Bücking

Protokoll:  
Andrea Freudenberg