

# BREMENS CITY KANN MEHR

Identität und Anziehungskraft der Bremer Innenstadt stärken



Leitlinien der CDU-Bürgerschaftsfraktion zur Innenstadtentwicklung  
Beschluss vom 19. November 2012

# Bremens City kann mehr

## Identität und Anziehungskraft der Bremer Innenstadt stärken

### Leitlinien der CDU-Bürgerschaftsfraktion zur Innenstadtentwicklung

Beschluss vom 19. November 2012

#### **1. Bremer Innenstadt – Motor der Stadtentwicklung**

Die Bremer Innenstadt mit ihrem historischen Zentrum ist städtebaulicher Kristallisationspunkt, kulturelles Aushängschild und touristischer Anziehungspunkt der Stadt. Das Profil der Bremer Innenstadt hat in den letzten 20 Jahren an Strahlkraft hinzugewonnen. Hierzu trug u. a. die Neugestaltung der Schlachte bei. Mit rund 136.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche ist die Innenstadt zudem der größte Einzelhandelsstandort Bremens und generiert einen hohen Wertschöpfungsanteil. Mehr als 65.000 Menschen arbeiten in der Bremer Innenstadt.

Bremen verfügt als bedeutender Wirtschafts-, Logistik- und Forschungsstandort im Nordwesten über eine hohe Wirtschaftskraft. Durch vielfältige Kulturangebote und die gelungene Synthese aus lebendiger hanseatischer Tradition und modernem, urbanem Lebensstil ist Bremen als Wohn-, Arbeits- und Tourismusstandort gleichermaßen attraktiv. Zur hohen Lebensqualität tragen auch das maritime Flair, die kurzen Wege, die Lage als Stadt am Fluss sowie ausgedehnte Grünflächen bei. Diese Vorzüge gilt es zu bewahren, auszubauen und offensiv zu vermarkten. Die Stärkung der Innenstadt spielt dabei eine herausragende Rolle.

Stadtplanung und -entwicklung müssen sich stetig an veränderten Rahmenbedingungen ausrichten. Dazu zählen:

- die Wirtschaftsentwicklung
- die demografische Entwicklung
- die Finanzausstattung der öffentlichen und privaten Haushalte
- neue Einzelhandelstrends
- der verantwortliche Umgang mit Ressourcen
- die Mobilität in der Stadt

Die CDU-Bürgerschaftsfraktion fordert seit Langem ein integriertes Entwicklungskonzept (Masterplan) für die gesamte Bremer Innenstadt. Der Masterplan bildet den Handlungsrahmen für alle weiteren Fachplanungen der Stadt. Ziel ist es, Bremen als leistungsfähiges Oberzentrum mit Ausstrahlung in der Metropolregion und hoher Lebensqualität weiterzuentwickeln.

#### **2. Stadtentwicklung umfassend begreifen**

Die Bremer Innenstadt ist eng mit den angrenzenden Quartieren verflochten. Daher muss der Masterplan neben dem zwischen den Wallanlagen und der Weser liegenden Bereich der Altstadt, des Hauptgeschäftszentrums und des Stephaniviertels auch die Bahnhofsvorstadt und den Bereich Fedelhöfen sowie – als angrenzende Quartiere – das Rembertiviertel, die vordere Neustadt sowie das Ostertor/Steintor mit in die Betrachtung einbeziehen. Dabei muss vor allem den schwierigen Übergangsbereichen eine hohe

Aufmerksamkeit zuteil werden. Die Nebengeschäftslagen Am Wall und Fedelhören, die Schlachte und das Schnoorviertel müssen besser an die bestehenden Laufwege angebunden werden. Ebenso muss die Anbindung der Bahnhofsvorstadt sowie des Ostertor- und Steintorviertels an die Innenstadt verbessert werden.

Die wichtigste Aufgabe des Masterplans sieht die CDU-Bürgerschaftsfraktion darin, eine breit akzeptierte Perspektive im Sinne eines Leitbildes zu entwickeln, wohin die Innenstadt in den nächsten 10 bis 15 Jahren wachsen soll und wie sich die innerstädtischen Teilräume entwickeln sollen. Er muss dafür Strategien aufzeigen sowie die dafür erforderlichen Maßnahmen und Aktivitäten räumlich, zeitlich und inhaltlich aufeinander abstimmen. Die Definition mittel- und langfristiger Entwicklungsziele schließt die schnelle Umsetzung kurzfristig wirksamer Maßnahmen nicht aus.

### **3. Mehr „Stadt in der Stadt“ wagen**

Es bedarf jetzt der richtigen Weichenstellungen, damit die Bremer Innenstadt vom Trend „Zurück in die Innenstädte“ profitiert. Die Innenstadt ist mehr als ein Einkaufszentrum. Die Bürgerinnen und Bürger wünschen sich heute ein Zusammenspiel von Einkaufen, Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Kultur. Die Innenstadt ist der Ort, an dem diese verschiedenen Lebenswelten zusammengeführt werden müssen. Dafür muss die Stadtplanung und die kommunale Flächenpolitik der Innenstadtentwicklung inhaltliche und räumliche Priorität einräumen.

Ziel muss es sein, die Innenstadt als Marktplatz, Wohn- und Lebensraum, als Ort der Integration und Kommunikation weiter zu profilieren. Die Bewahrung und Wiederherstellung des Zusammenspiels zwischen kulturhistorischen Bauwerken und der für Bremen typischen Natur- und Stadtlandschaft ist wichtig für die Identität und Anziehungskraft der Innenstadt. Ziel muss es sein, jene Orte zu stärken und in Szene zu setzen, die das Image der Stadt prägen. Alle anstehenden Maßnahmen sollte sich am historischen Stadtgrundriss orientieren.

Abseits des „Konsum-L“ von Oberstraße und Sögestraße leidet das innerstädtische Wegenetz an fehlenden Wegebeziehungen und wenig attraktiven Rücklagen. Dies zeigt sich u. a. an dem starken Mietpreisgefälle zwischen 1A-Lagen und 2A/1B-Lagen in deren unmittelbarer Umgebung. Diese Lagen müssen aufgewertet werden. Innerstädtische Platz- und Straßenräume, die zum Verweilen und Entspannen einladen, steigern die Lebens- und Aufenthaltsqualität. Sie sollen durch eine weitestgehende Herausnahme des Autoverkehrs aus dem Kernbereich der Innenstadt sowie die Errichtung von Grünanlagen und Sitzgelegenheiten ausgebaut und aufgewertet werden. Ankunftsorte, wie Einfallstraßen und Bahnhöfe, bestimmen den ersten Eindruck und sind ebenfalls gestalterisch aufzuwerten.

Die CDU-Bürgerschaftsfraktion plädiert dafür, die Fläche des Parkhauses Mitte einer neuen Nutzung als Einzelhandelsstandort zuzuführen. Diese zentrale Innenstadtlage würde dadurch wesentlich nachhaltiger genutzt als heute. Der durch die Zu- und Abfahrten zum Parkhaus Mitte bedingte Autoverkehr würde entfallen, die Kreuzungssituation Herdentor/Am Wall würde sich entspannen. Durch die Umwandlung von Knochenhauerstraße, Wegesende, Carl-Ronning-Straße und Kleiner Hundestraße in eine Fußgängerzone könnte dieser Bereich deutlich aufgewertet werden. Es würden neue Laufwege entstehen, von denen der innerstädtische Einzelhandel profitieren würde.

Die im Parkhaus Mitte entfallenden Stellplätze sollen am Rande der Innenstadt kompensiert werden. Dafür bietet sich das Ansgariquartier an. So könnten im Rahmen eines „Funktionstausches“ mit dem Parkhaus Mitte in den oberen Stockwerken des Lloydhofs neue Parkmöglichkeiten geschaffen werden. Die vorhandenen Einzelhandelsflächen in der -1, 0 und +1 Ebene blieben dabei erhalten. Ein solcher Funktionstausch ist ambitioniert aber lösbar, etwa im Rahmen eines Flächentauschs mit Vermögensausgleich.

#### Maßnahmen:

Notwendig ist eine Definition von Entwicklungsachsen, Handlungsräumen und Interventionsschwerpunkten:

- Zu den Potenzialflächen, die es zu weiter zu entwickeln gilt, zählen aus Sicht der CDU-Bürgerschaftsfraktion ungenutzte Rückseiten im Stadtzentrum, die Bahnhofsvorstadt mit dem Breitenweg, der Rembertiring, das Umfeld des Domshofes, das Ansgariviertel und das Stephaniquartier
- Schließung von Baulücken, Aufwertung unattraktiver Fassaden und Zwischennutzung leerstehender Gebäude, z. B. durch Künstler und Kreative
- Rückgewinnung von öffentlichem Straßenraum durch Verzicht auf überdachte Passagen
- Sicherung von Wegerechten für neue (öffentliche) Wegeverbindungen auf privaten Grundstücken
- Funktionstausch zwischen dem Parkhaus Mitte und dem Lloydhof
- Neugestaltung von Laufwegen und Lagen durch:
  - Umwandlung von Knochenhauerstraße, Wegesende, Carl-Ronning-Straße und Kleiner Hundestraße in eine Fußgängerzone
  - Schaffung einladender Eingangssituationen, z. B. am Bahnhofsvorplatz, vom Herdentor zum Wall sowie von der Neustadt nach Woltmershausen
  - Aufwertung und angemessene Beleuchtung der Wegeführung vom Schüsselkorb zum Wallboulevard und zum Fedelhören
  - Neuregelung des Verkehrs und Aufwertung der Langenstraße
  - bessere Anbindung des Stephaniquartiers über den Brill und Verlängerung der Schlachte als Brückenschlag in Richtung Überseestadt

#### **4. Vielfältigen Nutzungsmix sicherstellen**

Die funktionale und gestalterische Qualität der Innenstadt ist von zentraler Bedeutung für die Wertschätzung und Frequentierung durch Einwohner und Gäste. Der Masterplan muss die unterschiedlichen Funktionen der Innenstadt für die Bürgerinnen und Bürger definieren. Für eine lebendige Innenstadt bedarf es einer möglichst kleinteiligen und vielfältigen Funktionsmischung, gerade angesichts der kompakten Stadtstruktur Bremens. Belebte Stadträume ermöglichen Kommunikation und steigern das Sicherheitsgefühl. Neben wichtigen innerstädtischen Nutzungen wie Einzelhandel, Hotels und Gastronomie, Theater und Museen, Niederlassungen von Wirtschafts- und Dienstleistungsunternehmen ist das bürgerliche Wohnen in den Innenstadt auszubauen.

In den bestehenden Quartieren bietet sich die Chance, neue Nutzungen zu integrieren und als attraktive Standortfaktoren auszubauen. So bietet beispielsweise die Überseestadt als angrenzendes Quartier Möglichkeiten für neue Formen des Wohnens und Freiräume für

Künstler und Kreative. Für ein optimales Zusammenspiel zwischen den Quartieren muss deren Auffindbarkeit auch für Gäste und Ortsunkundige verbessert werden.

#### Maßnahmen:

- Darstellung des angestrebten Nutzungsmixes aus Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, Arbeitsplätzen, Wohnen, Aufenthaltsräumen, Bildung und Kultur
- Benennung der Gebäudetypologien je nach Lage und jeweiligen Nutzungsanteilen
- Schaffung von Bewegungsflächen und attraktiven Aufenthaltsbereichen mit Grünräumen, Wasserspielen und Sitzgelegenheiten
- Akquise hochwertiger Freizeit-, Kultur -und Open-Air-Veranstaltungen
- impulsgebende Projekte (z. B. Lichtpräsentationen und temporäre Galerien von Künstlern und Kreativen)
- Revitalisierungsprogramm für minder genutzte Bürostandorte
- Ausweitung des Wohnungsangebots in der Innenstadt (z. B. am Stadtwerder, im Faulenquartier, am Rembertikreisel und in der Überseestadt)
- besseres Leit- und Beschilderungssystem (z. B. zum Schnoor, zur Böttcherstraße, zum Wallboulevard und zum Fedelhören)
- Sicherstellung von Servicequalität und Sauberkeit in der Innenstadt

#### **5. Attraktivität als Einzelhandelsstandort steigern**

Ein attraktives Einzelhandelsangebot ist wichtig, wenn Bremen seine Position als leistungsfähiges Oberzentrum im Nordwesten erhalten will. Das Stadtforschungsbüro Junker und Kruse kam 2008 zu dem Ergebnis, dass der Verkaufsflächenanteil in der Bremer Innenstadt mit rund 16 Prozent im Vergleich zu Städten vergleichbarer Größe, wo dieser bei 30 Prozent liegt, sehr gering ist. In der Bremer Innenstadt fehlt es u. a. an Flächen über 1.500 m<sup>2</sup>. Weil bestimmte Angebote von höherwertigen Filialisten und internationalen Marken fehlen, verliert die Bremer Innenstadt Kunden an Märkte an der Peripherie (z. B. Dodenhof, Ochtumpark und Weserpark) und das weitere Umland (z. B. Oldenburg und Hamburg). Diesem Trend gilt es durch eine Ausweitung des Verkaufsflächenangebotes entgegenzuwirken.

Nachdem der Plan für ein großes City Center im Ansgariviertel an der fehlenden Grundstücksverfügbarkeit gescheitert ist, will der Senat nun ein Einkaufszentrum auf der Fläche des Lloydhofs und des Parkhauses am Brill entwickeln und hat dafür den Ankauf des Lloydhofs zu einem überhöhten Preis von 23,8 Mio. Euro beschlossen. Aus Sicht der CDU-Bürgerschaftsfraktion birgt dieses Vorgehen Risiken, denn es ist keineswegs sicher, dass sich unter den gegebenen Rahmenbedingungen (notwendiges Gesamtinvest von 150 Mio. Euro, keine Neuordnung der Laufwege, Fehlen eines Masterplans) ein privater Investor findet. Die Chance auf eine Gesamtlösung für die Bremer Innenstadt wird so vertan.

Die CDU-Bürgerschaftsfraktion plädiert stattdessen weiter dafür, die im städtischen Besitz befindlichen Flächen des Parkhauses Mitte einer neuen Nutzung als Einzelhandels-, Kultur- und Freizeitstandort zuzuführen. Der Flächenverkauf würde Erlöse generieren, die zur Finanzierung anderer städtebaulicher Maßnahmen, beispielsweise im Ansgariquartier, verwendet werden könnten. Die Umwandlung von Knochenhauerstraße, Wegesende, Carl-Ronning-Straße und Kleiner Hundestraße in eine Fußgängerzone bietet die Chance, den Einzelhandel und das Straßenbild in diesem Bereich deutlich aufzuwerten. GALERIA

Kaufhof und C&A sind in ein solches Konzept einzubinden – insbesondere im Hinblick auf die Nutzung und Gestaltung der Rückseiten in Richtung Knochenhauerstraße/Wegesende.

#### Maßnahmen:

- Abriss des Parkhauses Mitte und Schaffung neuer Einzelhandels-, Dienstleistungs-, Kultur- und Freizeitangebote auf dem Areal
- Städtebauliche Anforderungen an das Einzelhandelszentrum:
  - Anbindung an bestehende Laufwege und Schaffung neuer Wegebeziehungen
  - Schaffung fließender Übergänge und offener Räume
  - Integration von Nachbargebäuden und ggf. Adaption historischer Elemente
- Anforderungen an das Nutzungs- und Betreiberkonzept für das Einzelhandelszentrum:
  - Berücksichtigung aktueller Einkaufstrends
  - Angaben zum Einzugsgebiet, zum Einzelhandelsmix, zu Ladengrößen, zu Sortimenten, zum Centermanagement und zum Marketing
  - Gewinnung von Ankermietern
  - Berücksichtigung des kleinteiligen Mittelstands
- Aufwertung bestehender und Schaffung neuer Einzelhandelsangebote im Bereich Knochenhauerstraße, Wegesende, Carl-Ronning-Straße und Kleiner Hundestraße
- Weitere Ansiedlungsmöglichkeiten für Einzelhandel bestehen an kleineren und mittelgroßen Standorten im Umfeld des Domshofs, in der Ostertorstraße, in der Baumwollbörse, in der Herdentorswallstraße sowie im vorderen Teil der Faulenstraße.

#### **6. Balance zwischen Mobilität und Aufenthaltsqualität wahren**

Vitale Stadtgesellschaften setzen Mobilität voraus. Nähe und Erreichbarkeit sichern ein hohes Versorgungsniveau, sparen Wege und vermeiden unnötige Verkehre. Eine gute Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt, ihrer Geschäftslagen, kulturellen Einrichtungen und Wohngebiete setzt eine intelligente Arbeitsteilung der Verkehrsmittel voraus. Hohe Mobilität und attraktive Stadträume stellen dabei keine Gegensätze dar. Es bedarf eines Mobilitätsmanagements, das einerseits den motorisierten Individualverkehr aus besonders exponierten Stadträumen herausnimmt und andererseits die für Bremen wichtigen Wirtschafts- und Logistikverkehre nicht behindert.

#### Maßnahmen:

Es muss ein strategisches Verkehrskonzept (Masterplan Verkehr) erarbeitet werden, das eng mit dem Innenstadtkonzept verzahnt ist und folgende Elemente beinhaltet:

- Analyse der gegenwärtigen und Prognose der zukünftigen Verkehrssituation
- Parkraumkonzept und Parkraummanagement; Überprüfung der Stellplatzverordnung
- Sicherung der Erreichbarkeit von Innenstadt, Stadtteilzentren und Gewerbestandorten
- innenstadtverträglichen Organisation von Personen- und Wirtschaftsverkehren (Citylogistik)
- weitestgehende Herausnahme des motorisierten Individualverkehr aus dem Kernbereich der Innenstadt
- Ausbau des ÖPNV in das niedersächsische Umland und Aufbau eines leistungsfähigen Park&Ride-Systems mit Integration in das Tarifsysteem des ÖPNV

- Weiterentwicklung der Parkhäuser der BREPARK zu Mobilitätsstandorten (z. B. mit Fahrradstellplätzen und Aufladestationen für Elektroautos)
- Lückenschluss der ins Zentrum führenden Radwege
- Sicherung der Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsachsen
- Fortschreibung des LKW-Führungsnetzes und Herausnahme der Martinstraße aus dem LKW-Führungsnetz

## **7. Verlässliche Rahmenbedingungen schaffen**

Der Masterplan zur Innenstadtentwicklung muss klare Zeitachsen, Prioritäten und Zuständigkeiten definieren. Er muss Entwicklungsschwerpunkte formulieren, damit die knappen Ressourcen zielgerichtet eingesetzt und die Maßnahmen gebündelt werden können. Priorität hat eine möglichst rasche Flächenmobilisierung zur Umsetzung der städtebaulichen Ziele. Die Erarbeitung und Umsetzung des Masterplans soll in Kooperation mit allen für die Innenstadtentwicklung relevanten Akteuren (Grundstücks- und Immobilieneigentümern, Standortgemeinschaften, Beiräten, Projektentwicklern, Banken und Finanzierern, Architekten, Einzelhändlern, Wirtschaftsförderung, Kammern und Verbänden etc). erfolgen. Die Öffentlichkeit ist in diesen Prozess frühzeitig und umfassend einzubinden.

Zur Umsetzung und Finanzierung der Maßnahmen aus dem Masterplan sollen neben öffentlichen Mitteln und Mitteln privater Investoren auch Public Private Partnership Modelle genutzt werden. Beispiele dafür sind die in Bremen bereits existierenden Standortgemeinschaften, sogenannte Business Improvement Districts (BIDs), in denen Einzelhändler und Immobilieneigentümer für einen bestimmten Zeitraum privates Kapital zur Aufwertung des Standorts und Belebung des Stadtviertels zur Verfügung stellen. Die Stadtgemeinde gibt dafür den rechtlichen Rahmen vor. Dieses Modell gilt es auszubauen sowie bau- und planungsrechtlich besser abzusichern.

Aufgrund unterschiedlicher Interessenslagen und Präferenzen wird es nicht in jedem Punkt gelingen, die Zustimmung aller Beteiligten zu erhalten. Dies darf jedoch nicht dazu führen, dass überhaupt keine Entwicklung stattfindet. Über die Grundzüge der Innenstadtentwicklung sollte daher ein politischer Konsens angestrebt werden, der so breit wie möglich ist. Die Innenstadt gehört allen, sie ist kein parteipolitisches Thema. Der Masterplan muss langfristig verlässlich sein, damit sich private Investoren an ihm orientieren können. Eine Konzentration auf wenige Projektentwickler und -investoren kann zur schnelleren Umsetzung der notwendigen städtebaulichen Maßnahmen beitragen.

### Maßnahmen:

- Einteilung sämtlicher Maßnahmen des Masterplans in kurz-, mittel- und langfristige Handlungsbedarfe unter Benennung der zuständigen Adressaten
- langfristige Sicherung der Grundstücksverfügbarkeit durch vertragliche Vereinbarung von Vorkaufsrechten für die Stadt
- Abbau bau- und planungsrechtlicher Hemmnisse für die Errichtung von BIDs
- Konzentration auf wenige Projektentwickler und -investoren („preferred provider“)
- einheitliches Marketing für die Bremer Innenstadt
- professionelles Baustellenmanagement und -marketing

- zügige, parteiübergreifende Verständigung über die Grundzüge der Innenstadtentwicklung

Anlagen: Visualisierung der Vorschläge zur Innenstadtentwicklung





Abb. 1: Carl-Ronning-Straße als Fußgängerzone



Abb. 2: Knochenhauerstraße als Fußgängerzone





Abb. 3: Laufwegebeziehungen im Status Quo



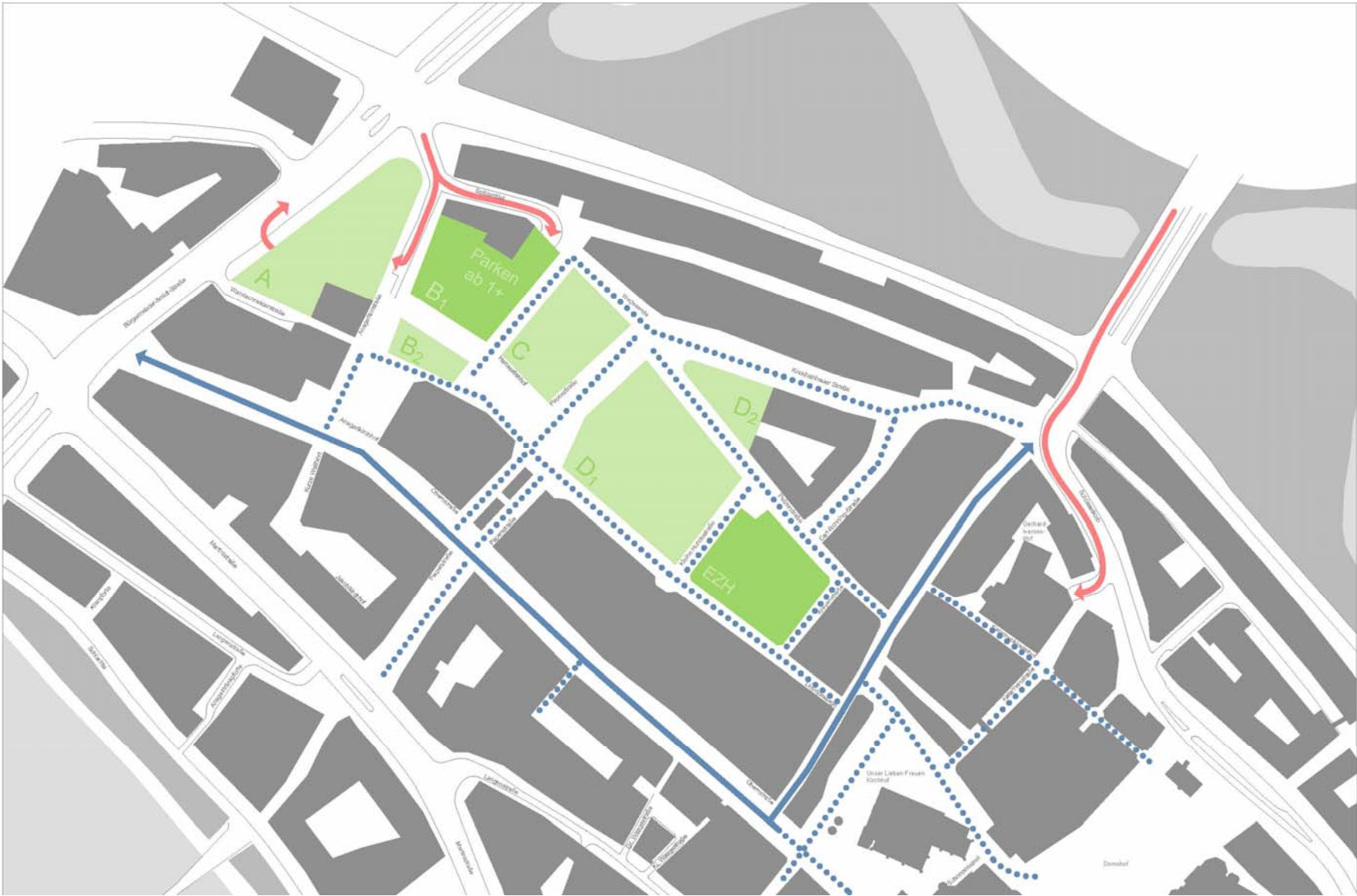


Abb. 5: Laufwegebeziehungen unter Einbeziehung von GALERIA Kaufhof