

Bericht der städtischen Deputationen für Wirtschaft und Arbeit und Mobilität, Bau und Stadtentwicklung

Konzept für die Innenstadt entwickeln – privatwirtschaftliches Engagement mit verbindlichen Leitlinien begleiten

Die Fraktion der CDU hat einen Antrag „Konzept für die Innenstadt entwickeln – privatwirtschaftliches Engagement mit verbindlichen Leitlinien begleiten“ in die Stadtbürgerschaft gegeben. Diese hat den Antrag mit der Drucksachennummer 20/83 S zur Beratung und Berichterstattung an die städtische Deputation für Wirtschaft und Arbeit (federführend) und die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung überwiesen.

Die städtischen Deputationen für Wirtschaft und Arbeit (federführend) und für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung berichten zum Antrag der CDU wie folgt:

Die Bremer Innenstadt befindet sich in einer Phase des Wandels und der Neupositionierung: Äußere Rahmenbedingungen wie der demographische Wandel, ein dynamischer Strukturwandel im Einzelhandel durch eine voranschreitende Digitalisierung und ein verändertes Kaufverhalten prägen aktuell ihre Entwicklung. Anstehende und laufende öffentliche und private Projekte an verschiedenen Orten im Centrum werden auf die Bremer Innenstadt einwirken. Die Ansprüche an die Erreichbarkeit und eine zukunftsfähige Mobilität sowie an die Aufenthalts- und Erlebnisqualität von Stadträumen verändern sich. Eine Rückbesinnung auf die Innenstadt als Standort für Wohnen, Bildung oder Kultur wirft zugleich neue Fragestellungen auf. Daher ist die Weiterentwicklung der Innenstadt ein zentrales Zukunftsprojekt Bremens. Dies kann nur im Schulterschluss öffentlicher und privater Akteure und im Dialog mit der Bremer Stadtgesellschaft bewältigt werden.

Das bestehende Konzept Bremen – Innenstadt 2025 aus dem Jahr 2014 ist, auch vor dem Hintergrund dieser neuen Entwicklungen, nun als „Strategie Centrum Bremen 2030+“ fortgeschrieben worden.

Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf,

1. ein städtebauliches Konzept unter Einbeziehung der privatwirtschaftlich geplanten City-Galerie, zwischen Brill, Domshof, Am Wall und Martinistraße vorzulegen.

Mit der Strategie Centrum Bremen 2030+, die eine Vertiefung und Weiterentwicklung des bisherigen Innenstadtkonzeptes ist, liegen nun zentrale Leitplanken für die Entwicklung einer lebendigen Mitte Bremens zwischen Wall und Weser vor. Wichtige Handlungserfordernisse für die Zukunft in verschiedenen Themenfeldern rund um eine hohe Nutzungsvielfalt, qualitätsvolle öffentliche Räume und verbesserte Mobilität sind erkannt und mögliche Synergieeffekte in einem Gesamtkonzept verankert. Die räumlichen Schwerpunkte und entscheidenden Schlüsselmaßnahmen sind identifiziert. Mit dieser Perspektive ist Bremen gut aufgestellt, um den Transformationsprozess und die Neuausrichtung seines Centrums aktiv zu steuern und zu gestalten.

- den neuen Handelskomplex zwischen Sögestraße, Obernstraße, Hanseatenplatz und Knochenhauerstraße in die ihn umgebenden Einzelhandelslagen unter Vermeidung abweisender Rückseiten und der Ermöglichung neuer Laufwege zu integrieren.

Der Bereich zwischen Sögestraße, Obernstraße, Hanseatenhof und Knochenhauerstraße stellt den Mittelpunkt der Kern-Innenstadt dar. Er ist derzeit noch geprägt durch das Parkhaus-Mitte, welches verbunden ist mit dem ehemaligen Galeria-Kaufhof-Gebäude. Für den Komplex stehen Neuplanungen an, die genau diese Ansprüche aufgreifen werden.

- die Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs aus der Knochenhauerstraße, der Carl-Ronning-Straße, der Pelzerstraße, der Kleinen Hundestraße, dem Spitzenkiel und dem Wegesende auf den Weg zu bringen und mit der Umsetzung einer attraktiven, zusammenhängenden Fußgängerzone zu beginnen.

Verkehrsberuhigungen im Bereich des Parkhauses-Mitte gehören ebenso zu der unter Nr. 2 genannten Planung. Sie werden dem Standort eine hohe Aufenthaltsqualität verschaffen. Dadurch, dass das Parkhaus-Mitte derzeit noch in Betrieb ist, ist eine Umsetzung dieser verkehrlichen Maßnahmen kurzfristig noch nicht möglich.

Als Lösung für die Problematik wurde im Prozess der VEP-Teilfortschreibung bereits der nachstehend dargestellte Ansatz für diesen Bereich entwickelt:



Durch die Ausweitung der bestehenden Fußgängerzonen in den Bereich Knochenhauerstraße können neue Rundläufe zum Flanieren und Verweilen in der zentralen Innenstadt geschaffen werden. Durch den Rückbau der Verkehrsflächen für den Kfz-Verkehr wird ein entscheidender Beitrag zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum durch die Schaffung beispielsweise neuer Grünflächen oder Aufenthaltsräume oder die Vergrößerung bestehender Räume geliefert. Dies stärkt nicht nur die Wohn- und Lebensqualität in der Bremer Innenstadt, sondern auch die Geschäftslagen im Umfeld der Knochenhauerstraße.

Bestehende Konfliktsituationen im Bereich Knochenhauerstraße werden durch die Einrichtung der erweiterten Fußgängerzone reduziert. Im Bereich der Einmündung Sögestraße wird die Querung für Fußgänger durch entsprechende bauliche Anpassungen deutlich verbessert und zudem die Möglichkeit geschaffen, den Eingangsbereich zur Knochenhauerstraße attraktiver zu gestalten und mit dem Eingangsbereich Sögestraße (vergleiche bronzene Figurengruppe Schweinehirt und seine Herde) zu verbinden.

Durch die Trennung der Radfahrenden von den Fußgehenden im Bereich Spitzenkiel wird die hier bestehende Konfliktsproblematik gelöst. Die Zuwegung in die erweiterte Fußgängerzone wird auch für Radfahrende gestärkt.

Kfz-Durchgangsverkehre in Fahrtrichtung Bürgermeister-Smidt-Straße werden weitestgehend aus dem Quartier herausgehalten, ohne die grundsätzliche Erschließung der Anliegennutzungen unverhältnismäßig einzuschränken.

4. die Umgestaltung des Domshofs als zentralen Aufenthaltsort unter Beteiligung der Anrainer zeitnah zu forcieren.

Nachdem Anrainer eine Ideenskizze für mögliche Umgestaltungsbau- steine des Domshofs durch die Agentur Latz & Partner beauftragt hatten, hat der Senat deren Bestandteile auf ihre Umsetzbarkeit untersucht. Als Ergebnisse sind Überlegungen wie die Verschiebung des Marktes auf die „Düne“ nahe den Bäumen sowie die Pflanzung weiterer Bäume und die Installation von Wasserspielen baulich nicht möglich, andere Aspekte konnten in der weiteren Planung aufgegriffen werden.

In den vergangenen Sommern hat der Platz durch die Bespielung der Hochschule für Künste eine gesteigerte Aufenthaltsqualität erfahren, die in diesem Jahr mit der Aufstellung eines temporären Bauwerkes ihren bisherigen Höhepunkt fand. Mit dem Wochenmarkt konnten Synergien hergestellt werden, an einer nachhaltigen attraktiven Umgestaltung des Wochenmarktgeschehens wird derzeit mit der M3B als Betreiberin gearbeitet. Über ein Beleuchtungskonzept konnte das Licht auf dem Domshof verbessert werden. Alles in allem ist durch diese Maßnahmen die Qualität des Platzes stark erhöht und dieser stärker in den Fokus von Besucherinnen und Besucher gerückt worden. Viele der im Konzept von Latz & Partner aufgeführten Anforderungen konnten somit bereits erfüllt werden beziehungsweise werden derzeit entwickelt. Weitere Überlegungen zum Domshof werden derzeit erarbeitet.

5. neue, attraktive Laufwege von der Obernstraße zur Schlachte unter Reduzierung der Barrierewirkung der Martinistraße (keine Verkehrsinsel) zu entwickeln und dafür die privatwirtschaftlichen Pläne zur Schaffung einer neuen Passage im Bereich des Jacobshauses und der Stadtwaage als Vorbild für weitere Querverbindungen zu nehmen, um die Haupteinkaufslagen näher an den Fluss zu bringen.

Mit der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans zur autofreien Innenstadt wird die Gestaltung der Martinistraße wieder in den Fokus genommen, insbesondere um die Trennwirkung zwischen dem Bereich der Fußgängerzone/Haupteinkaufslagen und der Weser zu reduzieren. Derzeit werden über den Verkehrsversuch Martinistraße Möglichkeiten unterschiedlicher Verkehrsführungen getestet, wie dies idealerweise erfolgen kann und welche Auswirkungen auch in den umliegenden Stadtteilen durch verlagerte Verkehre zu erwarten sind. Die Querbarkeit der Martinistraße spielt dabei einerseits punktuell an der Bredenstraße, der Langenstraße als auch der Pieperstraße eine Rolle, wird aber auch linear insbesondere im Streckenabschnitt zwischen Langenstraße und Am Brill betrachtet. Die Reduzierung der Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr, eine Entlastung der Seitenräume durch abschnittsweise Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn auch mit eingerichteten „Protected Bikelanes“ werden erprobt. Nach Auswertung dieser Versuchsphasen werden konkretere Vorschläge zur Umsetzung entwickelt.

Der Neubau des Gebäudes Stadtwaage sowie die Planungen zum Balgequartier stärken die Verbindung zur Weser und bilden einen Handlauf zur Weser.

6. das bestehende ÖPNV-Angebot im direkten Innenstadtbereich zwischen Hauptbahnhof, Weser, Stephaniviertel und Domsheide unentgeltlich anzubieten.

Finanziert durch das Aktionsprogramm Innenstadt verkehrt noch bis Weihnachten 2021 die kostenlose Linie „Ölf“ samstags im Zehn-Minuten-Takt zwischen Innenstadt, Hauptbahnhof und Bürgerweide, um das innenstädtische ÖPNV-Angebot zu verbessern. Planungen eines generell kostenlosen ÖPNV in der Innenstadt gibt es aktuell nicht. Im Entwurf der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans sind verschiedene Ausbaustufen des ÖPNV-Angebots entwickelt worden, ebenso Vorschläge zu Optimierung des Tarifangebots sowie zur ÖPNV-Finanzierung. Ein kostenfreier ÖPNV in der Innenstadt ist zum einen räumlich schwer abgrenzbar, und würde zum anderen Fußverkehrsfrequenzen mindern, da man spontan für wenige Haltestellen den ÖPNV nutzen könnte.

Bereits heute gibt es in den Parkhäusern der BREPARK in der Innenstadt das Parkticket PLUS. Montags bis samstags in der Zeit von 09:30 bis 20:30 Uhr wird das Parkticket während des Parkens zum Fahrschein. Auf allen Bus- und Bahnlinien (BSAG und VBN) im Innenstadtbereich (zwischen Doventor und St.-Jürgen-Straße, Bürgerweide und Weser) können zwei Erwachsene und zwei Kinder fahren, ohne extra zu bezahlen.

7. darzustellen, an welchen innenstadtnahen Bereichen Park-and-ride und Bike-and-ride-Plätze errichtet werden können, um das Wegfallen weiterer Parkplätze im Innenstadtkern zu kompensieren und gleichzeitig die Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsarten zu ermöglichen.

In diesem Zusammenhang ist die größte Neuerung die bereits genannte versuchsweise Einführung der kostenlosen Straßenbahnlinie „Ölf“, die zwischen Messeparkplatz Bürgerweide und sämtlichen Innenstadthaltestellen kreist.

Park-and-ride im Innenstadtbereich unterstützt auch das ebenfalls bereits genannte Parkticket PLUS im Bereich von Theodor-Heuss-Allee bis St.-Jürgen-Straße oder Messezentrum bis Martinstraße.

Weitere Parkplatzkapazitäten im näheren Umkreis der Innenstadt mit guter ÖPNV-Erschließung existieren zum Beispiel am Weserstadion und auf dem privaten Parkplatz Langemarckstraße/Ecke Grünenstraße.

Park-and-Ride Konzepte sind sonst eher weiträumiger gedacht, wie die Park-and-ride-Plätze in Huckelriede, an der Universität oder in Borgfeld belegen. Ziel ist es jeweils, umsteigefreie direkte Straßenbahnverbindungen an die Innenstadt anzubieten.

Bike-and-ride bezeichnet den Versuch, durch das Angebot von kundenfreundlichen Fahrradabstellmöglichkeiten an Haltestellen des ÖPNV deren Einzugsgebiet zu vergrößern. Diese Angebote gibt es an vielen geeigneten Haltestellen der BSAG. In der Innenstadt könnte die Ausstattung mit Fahrradabstellmöglichkeiten durch zwei größere Fahrradabstellanlagen unter dem Domshof und der Brillkreuzung erweitert werden. Ansonsten spielt Bike-and-ride allenfalls als „letzte-Meile-Lösung“ für Bahnpendler ab den Bahnhöfen Neustadt, Walle oder Hauptbahnhof eine Rolle.

Ein weiterer Ausbau des Park-and-ride befindet sich in der Prüfung.

8. durch kleinteilige Maßnahmen, zum Beispiel durch Schaffung öffentlicher Sitzgelegenheiten, Grünanlagen, Wasserspiele und Spielplätze etc. zur Aufenthaltsqualität beizutragen.

Durch das Aktionsprogramm Innenstadt sollte die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt auch außerhalb von Konsum, Öffnungszeiten und Veranstaltungen für alle Menschen verbessert werden. Daher sind in diesem Sommer an acht Standorten neue Stadtmöbel aufgebaut worden; konkret

neue Bänke, Tische und Liegen am Lorientplatz, in der Knochenhauerstraße, der Papen- und Pieperstraße, entlang der Obern- und Martinstraße sowie auf dem Hanseatenhof und Unser Lieben Frauen Kirchhof.

Die Strategie Centrum Bremen 2030+ beinhaltet weitere kleinteilige entsprechende Maßnahmen, die in den kommenden Jahren verfolgt werden.

9. die bestehenden Fußgängerregelungen im Innenstadtkern durch gezielte und regelmäßige Überwachung durch den Ordnungsdienst kontrollieren zu lassen.

Sowohl der Ordnungsdienst als auch die Bremer Polizei sind aktuell regelmäßig auf Streife in der Bremer Innenstadt und ahnden anfallende Verstöße.

10. für die privatwirtschaftlich geplante City-Galerie zeitnah mit einem umfassenden Bürgerbeteiligungsverfahren zu starten und dabei die besondere Beteiligung der Beiräte Mitte und Östliche Vorstadt sowie der betroffenen Anlieger, Einzelhändler und Gastronomen sicherzustellen und die Ergebnisse in das städtebauliche Konzept mit einfließen zu lassen;

Bereits am 17. Februar 2011 wurde die Aufstellung des Bebauungsplans 2420 für den Bereich beschlossen. Das Ziel einer autofreien Innenstadt sowie der Erwerb des Parkhauses-Mitte durch ein Unternehmen der Zech Gruppe, hatten es erforderlich gemacht, die städtebaulichen Ziele zur Entwicklung des Areals neu auszurichten und eine entsprechende Neufassung des Planaufstellungsbeschlusses für den Bebauungsplan 2420 zur Umsetzung des sogenannten Projektes Mitte Bremen 2020 herbeizuführen. Die neue Zielsetzung geht von einem attraktiven Nutzungsmix mit Einzelhandel, Büros und Dienstleistungen, Gastronomie, Freizeitnutzungen und darüber hinaus sozialen, kulturellen sowie wissenschaftlichen Einrichtungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans aus.

Die neuen Architekturen sollen das Stadtbild schlüssig weiterentwickeln und sich in ihrer Maßstäblichkeit in das städtebauliche Umfeld einfügen. Zur Konkretisierung der Planungsziele wurde mit dem Käufer des Parkhauses-Mitte ein städtebaulich-architektonisches Werkstattverfahren vereinbart, das mit geeigneter Information und Beteiligung der Stadtgesellschaft mittelfristig durchgeführt werden soll. Die aus Sicht des Eigentümers DIC erfolgreiche Vermietung des Kaufhofgebäudes an OptiWohnwelt mit einer Vertragslaufzeit von fünf Jahren führt zwangsläufig zu Verzögerungen in der Entwicklung des Gesamtprojektes, die von einem Abbruch beider Gebäude (Parkhaus-Mitte und Kaufhof) und der Formulierung einer neuen städtebaulichen Figur ausgeht.

11. den städtischen Deputationen für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung sowie Wirtschaft und Arbeit über den Planung- und Umsetzungsstand vierteljährlich zu berichten.

Sowohl die Senatorin für Wirtschaft, Arbeit und Europa als auch die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau werden den parlamentarischen Gremien auch weiterhin anlassbezogen über aktuelle Entwicklungen in der Bremer Innenstadt berichten.

Dieser Bericht verdeutlicht, dass viele der Forderungen der CDU sich bereits in Umsetzung befinden oder diese umgesetzt worden sind. Daher wird für den Antrag der Fraktion der CDU vom 19. November 2019 Ablehnung empfohlen.