

27.01.2014

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Herr Imholze

361-6278

Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

Frau Grewe-Wacker

361-8743

Vorlage Nr. 18/328 - S

**für die Sitzung der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und
Energie**

am 06. Februar 2014

sowie

Vorlage Nr. 18/500 - S

für die Sitzung der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

am 12. Februar 2014

Konzept „Bremen – Innenstadt 2025“

- Ergebnisse der Beirätebefassung -

- Innenstadtprojekte 2014/15 -

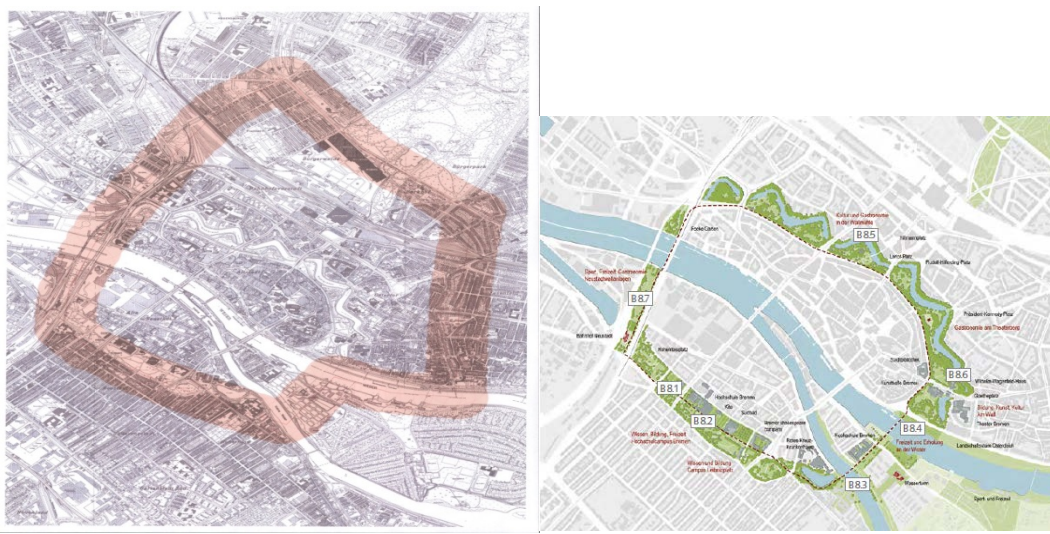
A. Problem

Die Erarbeitung eines integrierten Entwicklungskonzeptes für die Bremer Innenstadt basiert auf den politischen Beschlüssen vom Februar 2010 im Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung des Ansgariviertels. Demnach haben der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr sowie der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen den Auftrag erhalten, ein integriertes Innenstadtkonzept zu entwickeln. Das Konzept „Bremen Innenstadt 2025“ wurde partnerschaftlich von den beiden Ressorts, der Handelskammer Bremen sowie dem Gutachter Prof. Dr. Pesch (pesch partner architekten stadtplaner BDS/SRL, Herdecke/Stuttgart) und der WFB in einem breit angelegten Beteiligungsprozess erarbeitet. Der Beteiligungsprozess zur

Konzepterarbeitung fand am 2. September 2013 in einem öffentlichen Abschluss Symposium seinen Abschluss.

Ein wichtiges Merkmal des Konzeptes ist die Erweiterung des Betrachtungsraums. Das Konzept greift bewusst über die City hinaus und bezieht die angrenzenden Quartiere mit ein: den Stadtteil Mitte mit Altstadt, Bahnhofsvorstadt, das Ostertor, Teile der Östlichen Vorstadt, Findorffs und Walles sowie die Alte Neustadt. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf den Verbindungen und Verflechtungen der City mit den umliegenden Stadt- bzw. Ortsteilen.

Darstellung 1: Betrachtungsraum „Bremen Innenstadt 2025“



Quelle: Vorlage für die Sitzung der Deputation für Bau und Verkehr sowie der Deputation für Wirtschaft und Häfen am 18. Februar 2010 sowie Konzept „Bremen Innenstadt 2025“, S. 95

An dem öffentlichen Diskurs zur Konzeptentwicklung in Form von Symposien, Workshops sowie Stadtdialogen (siehe Vorlagen für die Fachdeputationen am 01.12.2010, 07.03.2012 und 26.09.2012) waren die Beiräte der genannten Stadt- bzw. Ortsteile aktiv beteiligt und haben ihre Anregungen und Vorschläge eingebracht. So hat u.a. der Beirat Mitte bereits am 19.03.2012 Themen und zu bearbeitende Fragestellungen für das Innenstadtkonzept beschlossen (s. Anlage 5). Den betroffenen Beiräten wurden durch die zuständigen Ressorts, die Handelskammer Bremen und Prof. Dr. Pesch am 18. September 2012 in einer gut besuchten Veranstaltung die Ziele und Grundzüge des Konzeptes sowie erste Ergebnisse präsentiert und die Ortsbeiräte hatten die Gelegenheit, direkt Hinweise und Anregungen für die weitere Ausarbeitung zu geben.

Der abgestimmte Konzeptentwurf „Bremen - Innenstadt 2025“ wurde dann im September 2013 den Fachdeputationen zusammen mit dem daraus abgeleiteten „Handlungskonzept und Umsetzungsstrategie“ mit einer Zeit- und Maßnahmenplanung und einer Kooperations- und Beteiligungsorganisation als Basis für die weitere Innenstadtentwicklung zur Kenntnisnahme vorgelegt. Zugleich wurde um Zustimmung zur abschließenden Beirätebefassung gebeten.

Am 11. September 2013 haben die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (Vorlage Nr. 18/411 – S) und am 19. September 2013 die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (Vorlage Nr. 18/285 – S) den „4. Fortschrittsbericht – Entwicklung der Bremer Innenstadt“ zur Kenntnis genommen und zum Entwurf des vorgelegten Konzeptes „Bremen Innenstadt 2025“ sowie zur Umsetzungs- und Handlungsstrategie folgende Beschlüsse gefasst:

1. Die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nimmt den 4. Fortschrittsbericht zur Entwicklung der Bremer Innenstadt zur Kenntnis.
2. Sie nimmt das Konzept „Bremen Innenstadt 2025“ sowie das hieraus abgeleitete „Handlungskonzept und Umsetzungsstrategie“ als Basis für die weitere Innenstadtentwicklung zur Kenntnis.
3. Sie stimmt der Weiterleitung dieser Unterlagen an die zuständigen Ortsbeiräte zu und erwartet eine Berichtsvorlage über die Ergebnisse der Beirätebefassungen sowie ein Handlungskonzept mit aus der Umsetzungsstrategie abgeleiteten konkreten Projekten für die Jahre 2014 und 2015 zu den November-Sitzungen 2013 (27.11. Wirtschaft, Arbeit und Häfen; 28.11. Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie).

B. Lösung

1. Ergebnisse der Beirätebefassung

Entsprechend der o.g. Deputationsbeschlüsse wurden alle Unterlagen den Beiräten Mitte, Findorff, Walle, Neustadt und Woltmershausen am 24.09.2013 übermittelt, mit der Bitte, bis Ende Oktober 2013 Beschlussfassungen über den Entwurf des Konzeptes „Bremen Innenstadt 2025“ in ihren Gremien herbeizuführen.

Als Anlagen 1 bis 6 sind die Beschlüsse der Beiräte beigefügt:

- Beirat Neustadt, Beschluss vom 24. Oktober 2013 (Anlage 1)
- Beirat Findorff, Stellungnahme des Fachausschusses Bau, Verkehr und Umwelt vom 29.10. 2013 (Anlage 2)
- Beirat Walle, Beschluss des Fachausschusses Bau, Umwelt und Verkehr vom 04.11.2013 (Anlage 3)
- Beirat Woltmershausen, Stellungnahme vom 04.11.2013 (Anlage 4)
- Beirat Mitte, Beschluss vom 02.12.2013 (Anlage 5)

Im Folgenden werden die Beiratsbeschlüsse in ihren Kernaussagen dargestellt und die Vorschläge und Forderungen an das Innenstadtkonzept von der Verwaltung kommentiert.

a) Beirat Neustadt

„Der Beirat Neustadt begrüßt ausdrücklich den im „Bremer Innenstadtkonzept 2025“ zum Ausdruck kommenden Ansatz, die zukünftige Entwicklung der Innenstadt in einem erweiterten Handlungsraum unter Einbeziehung angrenzender Gebiete der benachbarten Stadtteile auf beiden Seiten des Weserufers, insbesondere auch des Stadtteils Neustadt zu thematisieren. Ebenso begrüßt der Beirat die integrierte Herangehensweise des Konzepts, in dem ökonomische, soziale und ökologische Aspekte im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung miteinander verbunden werden sollen.“

Der Beschluss ist einstimmig getroffen worden.

Für den Beirat Neustadt haben drei Vorhabenbereiche prioritäre Bedeutung. Deshalb nimmt er zu den dazu im Innenstadtkonzept gemachten Aussagen ausführlich Stellung:

- Güldenhausquartier: „Das Güldenhausquartier hat höchste Bedeutung für den ganzen Stadtteil im Zusammenhang mit der Ausweisung des Sanierungsgebietes „Hohentor/Alte Neustadt“. Die Reaktivierung und städtebauliche Aufwertung dieses Gebietes insbesondere mit der Funktion Wohnen ist seit langem überfällig. Der Beirat ist an einer schnellstmöglichen Bereinigung der vorhandenen Brache

und den minderwertigen Zwischennutzungen (Parkplätze, Paint Ball) interessiert und bekräftigt seine hierzu bereits mehrfach zum Ausdruck gebrachte Haltung.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Reaktivierung des Güldenhausquartiers und seines Umfeldes (s. Konzept „Bremen Innenstadt 2025“, Seite 91/92) ist im Innenstadtkonzept als wichtiges Schlüsselprojekt (S13) für die Entwicklung der Alten Neustadt definiert. Hier besteht die Chance, zusammen mit der Hochschule Bremen ein urbanes Wissensquartier zu entwickeln. Die notwendige Voraussetzung, dass die Eigentümer diese Entwicklungsoption mittragen, ist aber nach wie vor noch nicht gegeben. Da das Güldenhausquartier Bestandteil des Sanierungsgebietes Hohentor ist, wären für das Projekt auch Fördermöglichkeiten gegeben. Auf die bereits erfolgte bzw. vor dem Abschluss stehende Aufwertung und Umgestaltung des Umfeldes (Hohentorspark, Hohentorsplatz u.a.) sei der Vollständigkeit halber hingewiesen.

- Neustädter Bahnhof und Umfeld: „Der Beirat plädiert für eine bauliche Sanierung des Bahnhofs insbesondere unter den Gesichtspunkten Sicherheit und Barrierefreiheit sowie für eine Aufwertung der leer stehenden Teile des Gebäudes durch die Ansiedlung neuer geeigneter Nutzungsfunktionen (z.B. Kultur und Freizeit, Gastronomie). Von Bedeutung ist zudem die Aufwertung des Bahnhofsumfeldes (Bahnhofplatz, anschließender Grünzug). Dabei soll insbesondere auch die Chance genutzt werden, die Verbindungsfunktion des Bahnhofsareals in den benachbarten Stadtteil Woltmershausen nachhaltig zu verbessern. Zu prüfen ist in diesem Zusammenhang, ob der Bahnhof auch als Haltestelle für die Buslinie 24 der BSAG gestaltet werden kann.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Auch die Aufwertung des Neustädter Bahnhofs mit seinem Umfeld (ebd. Seite 92) ist im Innenstadtkonzept als Schlüsselprojekt (S14) definiert und entspricht mit den dort beschriebenen Zielsetzungen den Forderungen des Beirats.

Voraussetzung ist auch hier, dass die Gespräche mit dem Eigentümer (Deutsche Bahn) erfolgreich weitergeführt werden können. Im Innenstadtkonzept ist auch der Vorschlag des Beirats aufgenommen, das Bahnhofsareal so zu gestalten, dass mit der Aufwertung der Gleisunterführung eine attraktive Anbindung des Stadtteils Woltmershausen sichergestellt werden kann.

Als zukünftiger Dienstleistungs-, Kultur- und Freizeitstandort kann der Bahnhofsbereich mit dem neu gestalteten Hohentorsplatz und dem geplanten Hochschulcampus der Hochschule Bremen zur Belebung der Neustadtwallanlagen beitragen. Und er ist der Gelenkpunkt zwischen den Wallanlagen und den Freiräumen entlang der Oldenburger Straße, die im Zuge des angestrebten Ausbaus eines geschlossenen Promenadenrings (ebd. Seite 95/96, Entwicklungsbereich Wallring, B8.7) aufgewertet werden sollen.

Das Sanierungsgebiet Hohentor soll entsprechend erweitert werden.

- Lucie-Flechtmann-Platz:

„Von hoher Bedeutung für die Alte Neustadt erachtet der Beirat Neustadt auch die städtebauliche Weiterentwicklung des Lucie-Flechtmann-Platzes. Dieser war in den letzten Jahren durch eine auffällige Unternutzung geprägt. Als Kompensationsfläche für die Freifläche des ehemaligen Grünenkamps besitzt der Lucie-Flechtmann-Platz für die eng bebauten Quartiere der Alten Neustadt eine wichtige Freiraumfunktion. Der Beirat Neustadt ist in besonderer Weise daran interessiert, diese Funktion des Platzes nachhaltig zu stärken und zugleich sein Potenzial als Ort für soziale und kulturelle Aktivitäten, bei denen Menschen aus dem Quartier sich begegnen können, für die Zukunft zu sichern. Eine örtliche Bürgerinitiative hat dazu erste konzeptionelle Vorstellungen entwickelt und versuchsweise einzelne Maßnahmen zur Umnutzung des Platzes erprobt (u.a. Urban Gardening, Veranstaltungen). Diese bieten eine geeignete Grundlage für die Entwicklung eines Gesamtkonzeptes zur Gestaltung und Nutzung des Platzes. Eine Bebauung des Lucie-Flechtmann-Platzes lehnt der Beirat Neustadt grundsätzlich ab. Geeignetes Potenzial bietet hierfür ggf. alternativ das Areal des ehemaligen Eichamtes. Die Schaffung weiterer attraktiver

Wohnmöglichkeiten und die Entwicklung eines von den Interessen der örtlichen Anwohnerschaft getragenen Nutzungskonzeptes für den Lucie-Flechtmann-Platz könnten somit an diesem Ort in geeigneter Weise miteinander verbunden werden.“

Stellungnahme der Verwaltung:

In Übereinstimmung mit dem Beirat formuliert das Innenstadtkonzept die städtebauliche Neuordnung des Lucie-Flechtmann-Platzes und seines Umfeldes als wichtigen Ausgangspunkt für die Aufwertung der Alten Neustadt. Er ist deshalb als Entwicklungsbereich (ebd. Seite 90, B7) definiert, um ihn als attraktiven Standort für unterschiedliche Nutzungen weiterzuentwickeln mit dem Ziel eine lebendige Quartiersmitte zu schaffen. Wie diese attraktive Quartiersmitte aussehen könnte, soll im Rahmen einer vertiefenden Studie gemeinsam mit dem Beirat und den Anwohnern geprüft werden. Auch die Aufwertung der angrenzenden Bereiche gehört zu den Zielen für den Entwicklungsbereich (Wohnen und Arbeiten in der Grünenstraße B7.2, bauliche Arrondierung der Langemarckstraße B7.3).

b) Beirat Findorff, Fachausschuss Bau, Verkehr und Umwelt

„Der Beirat Findorff begrüßt im Grundsatz die den Stadtteil Findorff betreffenden Projektansätze des Innenstadtkonzepts. Der Beirat sieht insbesondere in einer verbesserten Anbindung an die Innenstadt Entwicklungschancen für den Stadtteil Findorff wie auch für die Stärkung der Innenstadt.“

Der Beirat vermisst allerdings eine Prioritätensetzung und einen Umsetzungsschwerpunkt und verweist auf die Bürgerweide und das Umfeld mit Messehallen, Bremen Arena, Kulturzentrum Schlachthof und Plantage, die zu den bedeutenden Kulturstandorten in Bremen zählen.

„Eine Weiterentwicklung insbesondere der Bereiche Plantage, Güterbahnhof, Findorfftunnel und Bürgerweide sind daher als besonders innenstadtrelevant anzusehen und würden sich auf Quartiersebene wie auch auf den gesamten Innenstadtbereich besonders positiv auswirken. Insbesondere der Findorfftunnel als direkte und wichtigste Verbindung von Findorff in die Innenstadt ist ein extrem

abweisendes städtebauliches Hindernis. Dieser muss prioritär umgebaut, offener und attraktiver gestaltet werden. Der Beirat Findorff fordert daher, mindestens die Weiterentwicklung der Plantage als innovatives Wohn- und Dienstleistungsquartier und die Aufwertung und Verbesserung der Wegeverbindungen und des Findorfftunnels als Schlüsselprojekte im Innenstadtkonzept hervorzuheben und für deren Umsetzung Priorität einzuräumen.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Es ist erklärtes Ziel des Innenstadtkonzeptes, die Plantage im Sinne der Beiratsforderung weiter zu profilieren und zu entwickeln (ebd. Seite 85/86) und die besonders problematische Wegeverbindung durch den Findorfftunnel in die Bahnhofsvorstadt und die Innenstadt im Zuge der Achse Falkenstraße/Bürgerweide zu verbessern (ebd. Seite 86, E13 und Seite 103, V8.1 bis V8.4). Die Forderung des Beirates, die Plantage als ein Schlüsselprojekt zu definieren, ist im Innenstadtkonzept in dieser Form nicht aufgegriffen worden, weil die Ergebnisse der bisherigen Aufwertungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen zeigen, dass sich die dort eingeübten Planungs- und Realisierungsprozesse hervorragend bewährt haben. Die Aufwertung des Findorfftunnels ist als Projekt Bestandteil der Planungen zur Achse Falkenstraße/Bürgerweide, die ein wichtiger Baustein bei der geplanten Erarbeitung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes Bahnhofsvorstadt sein wird (siehe dazu unter Punkt 3 dieser Vorlage: Vorgesehene Maßnahmen 2014/2015).

c) Beirat Walle, Fachausschuss Bau, Umwelt und Verkehr

„Das nunmehr vorliegende Innenstadtkonzept 2025 wird vom Stadtteilbeirat Walle positiv bewertet. Der Stadtteilbeirat Walle erwartet, dass alle (bereits) im Beschluss vom 03.12.2012 (siehe Anlage) dargelegten Aspekte und Projektüberlegungen berücksichtigt werden.

Die Umsetzung der unten genannten einzelnen Positionen solle kurz- bis mittelfristig erfolgen. Es folgt noch der Hinweis, dass die Überseestadt kein eigener Stadtteil ist, sondern ein Ortsteil des Stadtteils Walle.

- „Der Kreuzungsbereich Hans-Böckler-Straße/Lloydstraße ist –insbesondere im Sinne einer besseren Anbindung und höheren Attraktivität der Theaterspielstätte im Volkshaus – städtebaulich und verkehrstechnisch aufzuwerten.
- Der Bereich Landwehrstraße/Doventorsteinweg, unterhalb der Hochstraße (B6) und der Oldenburger Bahn, bedarf dringend einer Aufwertung, das gilt auch für das in diesem Bereich gelegene Stadion am Panzenberg. Im Rahmen der neuen Innenstadtkonzeption ist dringend zu prüfen, mit welchen geeigneten Maßnahmen und Nutzungen diese wichtige Schnittstelle zwischen Walle und der Innenstadt aufgewertet werden kann.
- Die Verkehrsführungen für alle Verkehrsteilnehmer/innen und Verkehrsträger (ÖPNV, Pkw/Lkw, Radfahrer/innen, Fußgänger/innen) ist in den Bereichen Landwehrstraße/Doventorsteinweg, Hans-Böckler-Straße/Doventor und Eduard-Schopf-Allee/Doventor/Faulenstraße/Am Wall mit geeigneten Maßnahmen aufzuwerten.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verbesserung und Aufwertung der Verbindungen zwischen Überseestadt/Walle/Utbremen und der Innenstadt sowie zwischen der Überseestadt und Walle/Utbremen ist wichtiges Thema im Innenstadtkonzept (ebd. Seite 94: Querung Hans-Böckler-Straße (E24); Gestaltung Stadteingang Utbremen (E26) sowie Seite 102: Schlachte Überseestadt (V6) und Seite 103: Bahnhofsvorstadt-Utbremen/Walle (V7.1 bis V7.7). Das Thema Verbindungen soll darüber hinaus Bestandteil des Konzeptes „Bremer Westen“ sein

und auch im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Aktive Zentren“ berücksichtigt werden (Querung Nordstraße).

Es ist richtig, dass der Kreuzungsbereich Hans-Böckler-Straße/Lloydstraße städtebaulich und funktional nicht ansprechend ist. Eine verkehrstechnische und gestalterische Aufwertung ist jedoch zurzeit aus finanziellen Gründen nicht möglich.

Der Bereich Landwehrstraße/Doventorsteinweg (E26), unterhalb der Hochstraße (B6) und der Oldenburger Bahn einschließlich Bereich Panzenberg (ebd. Seite 103) soll im Rahmen der Ressortaufgaben planerisch weiter bearbeitet werden.

- „Die Weser ist eine wichtige Lebensader der Stadt, sollte aber nicht nur als touristische Attraktion dienen, sondern bietet auch große Potentiale, um die flussnahen Stadtteile und Quartiere Bremens miteinander zu verbinden. Der Beirat bittet daher um Prüfung eines regelmäßigen Linienverkehrs auf dem Wasser, der sowohl die Innenstadt mit den wesernahen Stadtteilen Walle, Woltmershausen, Gröpelingen und auch perspektivisch Burglesum, Vegesack und Blumenthal miteinander verbindet. Dieser Linienverkehr ist in den bremischen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) aufzunehmen und im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) zu berücksichtigen.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen hat in ihrer Sitzung am 27. November 2013 beschlossen, Investitionsmittel für einen weiteren Anleger in der Überseestadt zur Verfügung zu stellen. Des Weiteren hat sie Planungsmittel beschlossen u.a. für ein Konzept von Anlegern auf der linken Weserseite. Damit wird ein weiterer Schritt getan, um die infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen für neue Verbindungen, wie sie bereits im Frühjahr und Sommer zwischen Gröpelingen, Woltmershausen und Walle/Überseestadt erfolgreich erprobt wurden. Die Integration eines Weser-Linienverkehrs in den bremischen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wird im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) geprüft.

d) Beirat Woltmershausen

Der Beirat Woltmershausen macht deutlich, dass die angerissenen Ideen aus den Kapiteln 2.1, 3.6 und 3.7 des Konzeptes „Bremen Innenstadt 2025“ nicht ausreichen, um einen echten Verkehrs- und übergreifenden Quartiersanschluss sicherzustellen.

„Wissend, dass solche langfristigen Konzepte nicht immer alles abbilden können, weist der Beirat Woltmershausen dennoch darauf hin, dass die Verbesserung von Verkehrsanbindungen nicht nur Folge bzw. ein Nebenprodukt sein dürfen, sondern gezielt angegangen werden müssen.

- So muss eine Anbindung des Neustädter Bahnhofs z.B. durch einen Tunnel zum Hohentorshafen schnellstmöglich realisiert werden und nicht davon abhängig sein, dass dort irgendwann ein „kultureller Ort“ (S.102) entsteht.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Innenstadtkonzept schlägt vor, im Rahmen der Aufwertung Neuordnung des Güldenhausquartiers und seines Umfeldes einen Durchgang im Bereich zwischen Großer Sortillienstraße/ Neustädter Bahnhof und Ladestraße (ebd. Seite 102, V5.4) zu prüfen, um damit auch die verkehrliche Erreichbarkeit des Standortes Hohentorshafen mittel- bis langfristig aufzuwerten. Dies sollte im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes erfolgen.

- „Der Weser-Radweg muss wirklich an der Weser entlang geführt werden. Das bedeutet u.a. auch, dass eine Wegung durch den Hohentorshafen bzw. den Bau eine Fußgänger- und Fahrradbrücke am Ende des Hafenbeckens geschaffen wird und eine (Aus-)Bau des Radweges entlang des Weserufers. (Dieser Punkt gehört zu Kap. 3.6, S.97f.)“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die aktuelle gewerbliche Nutzung im Hohentorshafen erlaubt es nicht, den Weser-Radweg direkt an der Weser (ebd. Seite 97, Straßenzug Am Deich, vom Hohentorshafen bis zur Piepe, B9.1

sowie Seite 102, Rad- und Fußwegeverbindung durch den Hohentorshafen, V5.2) entlang zu führen. Dennoch soll an dieser Zielsetzung des Innenstadtkonzeptes für die Zukunft festgehalten werden. Auch der Vorschlag des Beirates, den Bau einer Fußgänger- und Fahrradbrücke am Ende des Hafenbeckens zu realisieren, ist daher derzeit nicht umsetzbar.

- „Um das Ziel eines echten Wassertaxis zu erreichen, bedarf es an Ausbau der Infrastruktur (in Woltmershausen, ebenso wie in der Überseestadt) und an Mut, einfach zu beginnen, wie sonntägige Weser-Fähr-Verbindung zwischen Gröpelingen, Walle (Überseestadt) und dem Lankenauer Höft gezeigt hat.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die wasserseitige Verbindung Woltmershausen –Walle/ Überseestadt (ebd. Seite 94, E22) wird im Rahmen des oben genannten Fähr-Konzeptes (siehe Stellungnahme der Verwaltung zum Beirat Walle) für Anleger auf der linken Weserseite untersucht.

- „Ebenso muss sichergestellt werden, dass die Verkehrssituation für Fußgänger, Radfahrer und Autos im Bereich des Tunnels (Woltmershauser Straße) verbessert wird.
- Außerdem fordert der Beirat zu dem Schlüsselprojekt S14 eine gemeinsame städtebaulich ansprechende Gestaltung des Neustadtbahnhofes und des Eingangsbereiches nach Woltmershausen (Tunnel). Dabei ist als Eingangsbereich die Woltmershauser Straße bis zur Dangaster Straße und bis zur Auffahrt Ladestraße mit einzubeziehen.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Zusammenhang mit dem Projekt Gestaltung Bahnhof Neustadt und Umfeld (ebd. Seite 92, S14 und Seite 102, V5.1)) fordert auch das Innenstadtkonzept, dass die „Gleisunterführung aufgewertet werden (muss), um eine attraktive Anbindung des Stadtteils

Woltmershausen sicherzustellen.“ Dies könnte u.a. im Rahmen des Sanierungsgebietes Hohentor erfolgen.

Der Beirat Woltmershausen fordert deshalb den Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie die Handelskammer Bremen auf,

- Verkehrsanbindungen der Stadtteile an die Innenstadt schnellstmöglich zu realisieren,
- Vorschläge und Ideen einzelner Projekte der Beiräte detaillierter im Konzept aufzunehmen,
- die Koppelung des Innenstadtkonzepts „Bremen Innenstadt 2025“ mit den momentan ebenfalls in Planung befindlichen Stadtkonzepten (FNP, Lärmschutz u.a.), insbesondere mit dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) gründlich abzustimmen,
- dem Beirat zu berichten, warum der Stadtteil Woltmershausen trotz seiner unmittelbaren geografischen Nähe zur Bremer City und seines innerstädtischen Potenzials lediglich seinen Eingangsbereich betreffend, nicht aber in seiner Gesamtheit in den im Innenstadtkonzept dargestellten erweiterten Betrachtungs- und Planungsraum einbezogen wird.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Bei der Kritik des Beirates Woltmershausen am Innenstadtkonzept geht es insbesondere um die aus seiner Sicht nicht ausreichende Einbeziehung des gesamten Stadtteils in den definierten Planungsraum des Innenstadtkonzeptes. Der Betrachtungsraum des Innenstadtkonzeptes ist deshalb auf den Eingangsbereich zum Stadtteil Woltmershausen begrenzt, weil dessen Siedlungsschwerpunkt im Kern eben außerhalb der erweiterten Innenstadt liegt und Maßnahmen und Planungen im Stadtteil nicht Gegenstand eines Innenstadtkonzeptes sind. Das Innenstadtkonzept trägt dafür aber der Forderung des Beirats Rechnung, dass der Stadtteil besser anzubinden ist. Es ist unbestritten, dass die derzeitige räumliche und funktionale Trennung zwischen dem Stadtteil und den angrenzenden

Quartieren durch die oben beschriebenen Maßnahmen gemindert werden muss.

Die im Innenstadtkonzept postulierte Verbesserung der Quartiersverbindungen soll deshalb – wie vom Beirat gefordert – auch bei allen laufenden und zukünftigen planerischen Konzepten thematisiert und berücksichtigt werden.

e) Beirat Mitte

Der Beirat Mitte hat am 2. Dezember 2013 getagt und einen einstimmigen Beschluss gefasst.

Nach dem Hinweis, dass er die Erarbeitung des Innenstadtkonzeptes intensiv durch eine Reihe von Beschlüssen und Diskussionsbeiträgen (siehe Anlage) begleitet habe, erklärt der Beirat, dass er „das nun vorliegende Konzept für einen guten Rahmen für die weitere Arbeit an der Entwicklung dieses Stadtraumes (hält) und stimmt dem zu. Die im Innenstadtkonzept beschriebenen Maßnahmen bedürfen selbstverständlich noch der weiteren Beratung und Ausarbeitung. Der Beirat legt deshalb Wert auf die Feststellung, dass die Zustimmung zum Innenstadtkonzept kein Vorgriff auf die Zustimmung zu darin genannten Einzelmaßnahmen sein kann.

Zum Innenstadtkonzept ist allgemein festzuhalten:

1. Ein Grundproblem des Konzepts kann niemand ignorieren: Die meisten der besonders überzeugenden Vorschläge (Fußgängerbrücke über die Weser, Umbau der Balgebrückstraße, Neuordnung der Violonstraße, Einbau eines Mittelstreifens in die Martinistraße, Abriss des Fly-Overs über die AOK-Kreuzung, Neuordnung der Bahnhofstraße, Neuordnung des Rembertikreisels usw.) sind ohne bremisches oder EU-Geld nicht realisierbar. Was also aus diesen Projekten wird, was sich durchsetzt und was zurückgestellt wird, ist noch auszuhandeln. Dafür braucht es geeignete Formen und starke Bündnispartner.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Innenstadtentwicklung ist eine Gemeinschaftsaufgabe und benötigt zuerst eine breite gesellschaftliche Verständigung, damit die unterschiedlichen Interessen und Vorstellungen aller Akteure und Beteiligten in eine gemeinsame Zielsetzung münden. Und

dann braucht sie das gemeinsame Engagement von Bürgerinnen und Bürgern, Initiativen, Eigentümern, Unternehmern und Gewerbetreibenden, Politik und Verwaltung.

Das vorliegende Konzept „Bremen Innenstadt 2025“ formuliert mit seinen Leitlinien und Plänen einen solchen klaren mittelfristigen Orientierungsrahmen, beinhaltet aber kein Finanzierungsprogramm für alle Maßnahmen.

Die Haushalts- und Personalsituation der öffentlichen Hand bietet für die Realisierung der vorgeschlagenen öffentlichen Projekte nur einen begrenzten Spielraum.

Bei der Umsetzung der städtebaulichen Maßnahmen setzt Bremen auch auf die aktive Mitwirkung privater Eigentümer, Projektentwickler und Investoren. Private Investitionen sind unverzichtbare Bestandteile einer integrierten Innenstadtentwicklung. Deshalb wird angestrebt, den synergetischen Einsatz privater und öffentlicher Investitionen zu erreichen sowie durch verlässliche planerische Rahmenbedingungen Anreize für weitere private Investitionen zu schaffen. Dazu sollen die bewährten Kooperationen der Innenstadtakteure weitergeführt und soweit möglich intensiviert und ausgebaut werden. Als positive Beispiele für privates Engagement können z.B. die drei bestehenden Innovationsbereiche („BIDs“) im Ansgarikirchhof, der Sögestraße und im „Viertel“ angeführt werden.

2. „Es ist deutlich erkennbar, dass bestimmte Aussagen im Innenstadtkonzept nur angedeutet oder gar ausgeklammert werden. Exemplarisch sei das Thema Hochstraße Breitenweg / Bahnhofsvorstadt erwähnt, oder das Thema einer zukünftigen Bedeutung der Innenstadt als Büroflächenstandort angesichts der Angebote in der Überseestadt. Auch über die Chancen, den Flächenanteil des Innenstadthandels an der Gesamtfläche des Handels in der Stadt über die beklagenswerten 16% zu steigern, ließe sich angesichts der bekannten Planungen lange diskutieren. Und schließlich sind die Abschnitte über das Thema Klimaschutz und Klimaanpassung von geradezu diplomatischer Zurückhaltung. Mit anderen

Worten: Nach dem Innenstadtkonzept ist vor dem Innenstadtkonzept, es gibt noch viel zu klären.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Nach dem Beschluss zum Innenstadtkonzept folgt die Arbeit an der Konkretisierung, Vertiefung, ggf. auch an der Ergänzung oder Änderung und letztlich auch die Arbeit an der Finanzierung der notwendigen Maßnahmen. Aber all das vor dem Hintergrund der gemeinsam formulierten Ansprüche an die Stadtentwicklung.

3. „Wie man aus den angefügten früheren Beschlüssen und Beiträgen des Beirats entnehmen kann, ist für die Ortspolitik das Thema Entwicklung der Bahnhofsvorstadt/ Remberti absolut vordringlich. Hier ist der Problemdruck groß, die Stadt ist konzeptionell im Rückstand und es fehlt an Projekten, die in nächster Zukunft ihre Wirksamkeit entfalten.

Dies ist auch ein Punkt, an dem der Beirat ausdrücklich um eine Ergänzung des Innenstadtkonzepts bittet. Der Beirat spricht sich dafür aus, den Stadtraum zwischen Oldenburger Bahn im Westen und Eduard-Grunow-Str. / Remberti im Osten, den Wallanlagen im Süden und der Bahn und dem Hauptbahnhof im Norden zu einem Vertiefungsbereich mit drei Entwicklungsbereichen zusammen zu fassen. Zu den schon vorgesehenen zwei Entwicklungsbereichen (Herdentorviertel/Breitenweg und Remberti) soll ein dritter, der das Bundeswehrhochhaus, den Güterbahnhof und Teile der Plantage umfasst, hinzukommen. Auf diese Weise wird das bedeutsame Thema „Flächen- und Immobilien-Konversion“, das Thema „neue Akteure im Innenstadtbereich“, sowie das Thema „Verbindungen mit den benachbarten Stadtteilen“ (insbesondere Findorff) deutlicher herausgestellt.

Um den Rückstand in der Bahnhofsvorstadt aufzuholen, müssen Ressourcen und die Planungs- und Managementkapazitäten der Verwaltung auf geeignete Weise konzentriert werden. Wir müssen gemeinsam ein Zukunftsbild erarbeiten und es braucht eine große Kooperation mit allen Akteuren, die zur Entwicklung dieses Stadtraums beitragen können.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die vom Beirat hervorgehobene Bedeutung der Bahnhofsvorstadt für die Innenstadt wird auch im Innenstadtkonzept zum Ausdruck gebracht: Wenn sich die Innenstadt als Ganzes weiterentwickeln soll, kommen besonders auf die Bahnhofsvorstadt mit dem Bereich Remberti große Herausforderungen zu. Langfristig bietet sich hier die Chance, durch gezielte Maßnahmen das Quartier wieder als vitalen Büro- und Dienstleistungsstandort sowie als lebendigen innerstädtischen Wohnstandort zu entwickeln.

Dazu sind neben den Entwicklungsbereichen auch zahlreiche Schlüsselprojekte und Einzelprojekte benannt worden (ebd. Seite 77 ff.)

Um diese konzeptionellen und projektbezogenen Vorschläge weiter zu vertiefen und zu konkretisieren, ist im Entwurf „Handlungskonzept und Umsetzungsstrategie“ die Erarbeitung eines Konzeptes für die gesamte Bahnhofsvorstadt vorgesehen. Diese Maßnahme ist auch im Kaptitel 2 „Innenstadtprojekte 2014/2015“ aufgeführt. Im Rahmen dieser Erarbeitung ist dann mit dem Beirat zu klären, ob ggf. die gesamte Bahnhofsvorstadt als Vertiefungsbereich mit drei Entwicklungsbereichen betrachtet werden soll. Bisher sind die angesprochen Projekte in der westlichen Bahnhofsvorstadt als Schlüsselprojekte definiert worden, die auch im Kontext der gesamten Bahnhofsvorstadt gesehen werden.

Aus den angefügten Beschlüssen (siehe Anlage) möchte der Beirat zusätzlich folgende Punkte hervorheben:

1. „Die Bahnhofsvorstadt kann nur dann ihre Rolle als starkes Quartier zwischen Altstadtkern und den benachbarten Stadtteilen im Westen, Norden und Osten finden, wenn es gelingt, das Problem der Hochstraße zu lösen und den Verkehr stadtverträglich zu ordnen. Als ersten Schritt fordert der Beirat (neben der im Zusammenhang mit dem VEP geforderten Untersuchung zu einer ebenerdigen Organisation des Breitenwegs) eine Machbarkeitsstudie für eine

Bebauung des Stadtraums zwischen Remberti- und Ostertorviertel. Bekanntlich ist der letzte Anlauf zu diesem Thema an den zu erwartenden Konzentrationen von Luftschadstoffen gescheitert.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Innenstadtkonzept betrachtet den derzeitigen Ausbau des Straßenzuges Breitenweg/Rembertikreisel als eine Hürde für die Entwicklungs- und Erneuerungsfähigkeit der Bahnhofsvorstadt. Während der grundsätzliche Umgang mit der Hochstraße Breitenweg (Auswirkungen bei Entfall auf das Straßennetz) im Rahmen der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes thematisiert wird, sollen die Voraussetzungen für eine Redimensionierung des Straßenraumes zwischen Rembertistraße und Dobben und eine bauliche Arrondierung der städtebaulichen Strukturen im Rahmen der Projekte des Innenstadtkonzeptes geprüft werden (ebd. Seite 84, Entwicklungsbereich Remberti, B6 mit den Projekten B6.1 bis B6.4). Damit besteht die Chance, die heute getrennten Stadträume zwischen Rembertiviertel und Ostertor wieder zusammenzuführen. Als vorbereitende Maßnahme soll ein städtebauliches Konzept (siehe dazu unter Kapitel 2 Innenstadtprojekte 2014/2015“) erarbeitet werden, in dem auch die Problematik der Lärm- und Feinstaubbelastungen untersucht wird.

2. „Es ist sehr sinnvoll, die Bebauungspläne unter dem Gesichtspunkt einer Erweiterung der Spielräume für das Wohnen zu überarbeiten. Es ist zwar sinnvoll, Standorte für neues (meist nicht gerade billiges) Wohnen zu suchen und zu entwickeln. Mindestens ebenso wichtig ist jedoch die Stabilisierung und Verbesserung der Wohnquartiere aus den fünfziger und sechziger Jahren, die unter Lärm, schlechter Bausubstanz und zugebauten / zugeparkten Innenbereichen leiden (Umgebung Falkenstraße). Die innere Stadt gehört gerade zu den Bereichen von Bremen, die bis heute von allen Schichten und Klassen bewohnt und genutzt werden. Damit leistet sie viel für den Zusammenhalt der Stadtgesellschaft.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Stärkung und Profilierung der Innenstadt als zukunftsfähiger Wohnstandort für alle Bevölkerungsgruppen ist ein Hauptziel des Innenstadtkonzeptes (ebd. Seite 48/49) und der Wohnungsbaukonzeption des Senats. Neben der Entwicklung neuen Wohnraums (u. a. Stärkung der Wohnfunktion durch Bebauungsplanänderung/Aktivierung privater Bauvorhaben sowie Umwandlung von Bürogebäuden zu Wohnnutzung mit Pilotprojekten - siehe dazu u. a. „Handlungskonzept und Umsetzungsstrategie“ und unter Kapitel 2 Innenstadtprojekt 2014/2015“) ist aber insbesondere auch die behutsame Aufwertung des Wohnstandortes Bahnhofsvorstadt als Schlüsselprojekt (ebd. Seite 82, Wohnungsbestandspflege S8) in das Innenstadtkonzept aufgenommen worden. Ein wichtiger erster Schritt ist für den Bereich Doventorviertel bereits mit dem vom Senat zugesagten zusätzlichen Lärmschutz entlang der Eisenbahntrasse getan.

3. „Der Beirat spricht sich dafür aus, das Thema Klimaschutz und Klimaanpassung gerade im Bereich der inneren Stadt sehr viel systematischer und ambitionierter anzugehen. Auch hier hält er es für richtig, ein Gesamtkonzept mit konkreten Maßnahmen zu entwickeln, das Auskunft darüber gibt, wie Bremen sich dieser Aufgabe stellen will.“

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Innenstadtkonzept fordert, dass sich eine nachhaltige Innenstadtentwicklung auch den Herausforderungen des Klimawandels und der Energiewende stellen muss (ebd. Seite 13). Aufgrund der Nutzungsvielfalt und der städtebaulichen Dichte bietet die Innenstadt beste Voraussetzungen für eine nachhaltige Erneuerung.

Von großer Bedeutung ist dabei neben dem Erhalt des urbanen Zentrums mit kurzen Wegen die Förderung umweltgerechter

Mobilität und die energetische Sanierung des Gebäudebestandes auch die Sicherung großer Freiräume und die Begrünung der Straßen und Plätze.

Im Rahmen des von den beiden Ressorts und der Handelskammer vorgelegten Entwurfs „Handlungskonzept und Umsetzungsstrategie“ vom 23.08.2013 wird deshalb ein neues Handlungsfeld „Freiraumentwicklung und Maßnahmen zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels im Stadtraum“ benannt. Für dieses Handlungsfeld sind Grundlagen zu ermitteln, Projektansätze zu prüfen und Synergien mit laufenden Prozessen und Projekten in Bezug auf den Bereich der Bremer Innenstadt anzustreben (vgl. Klimaschutz- und Energieprogramm –KEP- des Landes Bremen).

Fazit:

Die Beiräte haben sich mit großer Mehrheit positiv zum konzeptionellen Ansatz (erweiterter Innenstadtbegriff, Verbindungsqualitäten zu benachbarten Ortsteilen, integrativer Planungsansatz u.a.) und zu den benannten Handlungsfeldern und Projektvorschlägen geäußert.

Sie erwarten, dass sie in den weiteren Arbeitsprozess und die zum Teil noch erforderliche Konkretisierung der einzelnen Projektvorschläge einbezogen werden. Dabei sollen ihre Ideen und Anregungen berücksichtigt werden.

Die von den Ressorts und der Handelskammer vorgeschlagene Umsetzungsstrategie (siehe: Handlungskonzept und Umsetzungsstrategie, Stand 20.08.2013, Anlage zum 4. Fortschrittsbericht, Deputationsvorlage vom 29.08.2013) berücksichtigt diese Anregungen in der Kooperations- und Beteiligungsorganisation.

Die Beiräte bringen auch zum Ausdruck, dass sie eine zügige, kurz- bis mittelfristige Umsetzung aller für sie wichtigen Maßnahmen erwarten.

Die Haushaltssituation der öffentlichen Hand bietet für die Realisierung der vorgeschlagenen öffentlichen Projekte nur einen begrenzten finanziellen Spielraum. Gleichzeitig sind die vorhandenen personellen Ressourcen im Hinblick auf einen möglichen Umsetzungszeitraum zu berücksichtigen. Deshalb sind die Projekte für die „Zeit- und Maßnahmenplanung“ (siehe: Handlungskonzept und

Umsetzungsstrategie, Stand 20.08.2013, Anlage zum 4. Fortschrittsbericht, Deputationsvorlage vom 29.08.2013) nach ihrer Impulswirkung auf die Innenstadtentwicklung ausgewählt und einem kurz-, mittel- oder langfristigen Realisierungshorizont zugeordnet worden. Dieses Handlungskonzept hält den aktuellen Erkenntnis- und Abstimmungsstand fest und soll fortgeschrieben und evaluiert werden. Damit liegt auch eine Grundlage zur Einwerbung von Drittmitteln beim Bund, bei der EU oder anderen Partnern, wie privaten Stiftungen, vor.

Es ist festzustellen, dass der im September vorgelegte Konzeptentwurf beibehalten werden kann.

Die Projekte des Handlungskonzeptes, die kurzfristig im Rahmen der Mittelbereitstellungen der Haushalte 2014/15 realisiert werden können sind im folgenden Punkt 2 abgeleitet und in der Anlage 6 aufgeführt.

2. Innenstadtprojekte 2014 / 2015

Neben der Berichterstattung zu den Ergebnissen der Beirätebefassung haben die beiden Fachressorts von ihren Fachdeputationen den Auftrag erhalten, ein Handlungskonzept mit aus der Umsetzungsstrategie abgeleiteten konkreten Projekten für die Jahre 2014 und 2015 vorzulegen.

Einen Überblick über die Projekte des Konzeptes „Bremen Innenstadt 2015“ mit Kennzeichnung der Projekte, die im Rahmen der voraussichtlich zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel in den Jahren 2014 /15 bearbeitet werden sollen, gibt die Aufstellung in Anlage 6. In dieser Übersicht sind alle Projekte aufgeführt aus den Kapiteln 2 (Leitlinien und Handlungsfelder) und 3 (Handlungskonzept: Oberzentrum und Stadt der Quartiere) des Konzeptes „Bremen Innenstadt 2025“. Die Projekte sind dem entsprechend Projektkategorien und Bereichen zugeordnet. Bezogen auf die nach Beschluss über den kommenden Haushalt in den Jahren 2014 und 2015 gekennzeichneten und anzugehenden Projekte kann man der Tabelle weiter die Ressortzuständigkeit, die vorgesehene Terminierung und das angedachte Finanzmittelvolumen entnehmen.

In der City sind demzufolge zentrale Projekte Am Wall/Violenstraße, Ansgariviertel, Martiniquartier, Schnoor, Stephani (Nachnutzung Schule, Fangturm). Für die

Bahnhofsvorstadt ist ein konzeptioneller Rahmen zu schaffen, der auch die östliche Contrescarpe mit Remberti und die neue Bebauung des Bahnhofplatzes umfasst. Für den ZOB sind Grundlagen zu ermitteln und der Standort zu klären. Flankierend sind die Bebauungspläne zur weiteren Ermöglichung von Wohnungsbauvorhaben zu überprüfen. Dem selben Ziel dient die Überprüfung des un- oder untergenutzten Büroflächenbestandes. Die Marketingsaktivitäten der WFB und Cityinitiativen werden kontinuierlich fortgeführt mit Fokus auf die großen Veranstaltungen beispielsweise in der Kunsthalle (Sylvette, Sylvette, der Maler und sein Modell), den Europäischen Tag der Meere, die Eröffnung der 25. Bremer Musikfestes.

In der Neustadt stehen der Bahnhof mit Hohentorspark und Tunnel Woltmershauser Allee, der Hochschulcampus sowie die Freiräume entlang der Oldenburger Straße an.

Fortgesetzt werden soll die in 2013 erfolgreiche Fährverbindung zwischen Woltmershausen, Walle und der Überseestadt.

Programme wie „Konzept Fahrradparken“ oder die Städtebauförderungsprogramme „Sanierung und Entwicklung – Hohentor / Alte Neustadt“, „Städtebaulicher Denkmalschutz West – Hohentor / Alte Neustadt“ und „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren – Alte Neustadt / Buntentor“ werden einbezogen.

Für die Projektumsetzung ist zu berücksichtigen, dass die üblichen politischen Beschlüsse eingeholt und Beteiligungsverfahren durchgeführt werden. Den parlamentarischen Gremien wird zudem über den Programmfortschritt im Sinne eines Controllings kontinuierlich berichtet.

Bei der Umsetzung der städtebaulichen Maßnahmen setzt Bremen auf die aktive Mitwirkung privater Eigentümer, Projektentwickler und Investoren. Private Investitionen sind unverzichtbare Bestandteile einer integrierten Innenstadtentwicklung. Deshalb wird angestrebt, den synergetischen Einsatz privater und öffentlicher Investitionen zu erreichen sowie durch verlässliche planerische Rahmenbedingungen Anreize für weitere private Investitionen zu schaffen. Dazu sollen die bewährten Kooperationen der Innenstadttakteure weitergeführt und soweit möglich intensiviert und ausgebaut werden. Als positive Ansätze für privates Engagement gelten z.B. auch die drei bestehenden Innovationsbereiche („BIDs“) im Ansgarikirchhof, der Sögestraße und im „Viertel“.

Vorgesehen ist eine gewisse Flexibilität in der Umsetzung, um auf aktuelle Erfordernisse – zum Beispiel in der Flankierung privater Vorhaben – oder auf

unvorhersehbare zeitliche Verzögerungen bei der Umsetzung reagieren zu können. Dieses Vorgehen hat sich in der Vergangenheit bewährt.

Zudem liegt mit dem Konzept „Bremen Innenstadt 2025“ auch eine Grundlage zur Einwerbung von weiteren Drittmitteln beim Bund, bei der EU oder anderen Partnern, wie privaten Stiftungen, vor.

C. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender-Prüfung

Die im Handlungskonzept benannten Projekte sind, so wie in den Vorlagen 18/411-S und 18/285 – S in Anlage 2 dargestellt, priorisiert worden und müssen jeweils im Rahmen der Mittelbereitstellung der jeweiligen Haushaltsaufstellungen konkretisiert werden. Für 2014 / 2015 ist der Einsatz von rd. 9,1 Mio. Euro geplant. Diese Mittel sind in den Haushaltsentwürfen des Ressorts Wirtschaft, Arbeit und Häfen (rd. 6,9 Mio. Euro) und Umwelt, Bau und Verkehr (rd. 2,2 Mio. Euro) eingeplant.

Die Sachdarstellung hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen. Im Rahmen der Projektumsetzung werden Genderbelange jeweils bezogen auf die einzelnen Projekte geprüft und berücksichtigt werden.

D. Negative Mittelstands Betroffenheit

Die Prüfung nach dem Mittelstandsförderungsgesetz hat keine qualifizierte (negative) Betroffenheit für kleinste, kleine und mittlere Unternehmen ergeben.

E. Beschlussvorschläge

Beschlussvorschlag für die Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (S)

1. Die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nimmt die Beschlüsse der Beiräte sowie die Stellungnahmen der beiden Fachressorts zur Kenntnis und bittet den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen, die Anregungen der Beiräte im Rahmen der konkreten Projektentwicklung und –umsetzung zu berücksichtigen.
2. Sie nimmt die für 2014/15 vorgesehenen Innenstadtprojekte des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr und des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen als ersten Umsetzungsschritt des Innenstadtkonzeptes zur Kenntnis.
3. Sie beschließt das Konzept „Bremen Innenstadt 2025“ mit dem hieraus abgeleiteten „Handlungskonzept und Umsetzungsstrategie“ als Basis für die weitere Innenstadtentwicklung und bittet, das Konzept über den Senat der Bürgerschaft zur Beschlussfassung vorzulegen.

Beschlussvorschlag für die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (S)

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie nimmt die Beschlüsse der Beiräte sowie die Stellungnahmen der beiden Fachressorts zur Kenntnis und bittet den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, die Anregungen der Beiräte im Rahmen der konkreten Projektentwicklung und –umsetzung zu berücksichtigen.
2. Sie nimmt die für 2014/15 vorgesehenen Innenstadtprojekte des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr und des Senators für Wirtschaft, Arbeit und Häfen als ersten Umsetzungsschritt des Innenstadtkonzeptes zur Kenntnis.
3. Sie beschließt das Konzept „Bremen Innenstadt 2025“ mit dem hieraus abgeleiteten „Handlungskonzept und Umsetzungsstrategie“ als Basis für die weitere Innenstadtentwicklung und bittet, das Konzept über den Senat der Bürgerschaft zur Beschlussfassung vorzulegen.

Anlagen:

1. Stellungnahme des Beirates Neustadt
2. Stellungnahme des Beirates Findorff
3. Stellungnahme des Beirates Walle
4. Stellungnahme des Beirates Woltmershausen
5. Stellungnahme des Beirates Mitte
6. Übersicht Bremen Innenstadt 2025 – Innenstadtprojekte 2014/2015

Anlage 1

Ortsamt Neustadt/Woltmershausen



Anlage 2

Bremen, 25.10.2013

Seite 2

Beschluss Beirat Neustadt vom 24.10.13 zum Innenstadtkonzept

Seite 2

Nordenham) entwickelt, dem das äußere Erscheinungsbild des Bahnhofs in keiner Weise Rechnung trägt. Der Beirat plädiert für eine bauliche Sanierung des Bahnhofs insbesondere unter den Gesichtspunkten Sicherheit und Barrierefreiheit sowie für eine Aufwertung der leer stehenden Teile des Gebäudes durch die Ansiedlung neuer geeigneter Nutzungsfunktionen (z.B. Kultur und Freizeit, Gastronomie). Von Bedeutung ist zudem die Aufwertung des Bahnhofsumfeldes (Bahnhofplatz, anschließender Grünzug). Dabei soll insbesondere auch die Chance genutzt werden, die Verbindungsfunktion des Bahnhofsareals in den benachbarten Stadtteil Woltmershausen nachhaltig zu verbessern. Zu prüfen ist in diesem Zusammenhang, ob der Bahnhof auch als Haltestelle für die Buslinie 24 der BSAG gestaltet werden kann.

Von hoher Bedeutung für die Alte Neustadt erachtet der Beirat Neustadt schließlich auch die städtebauliche Weiterentwicklung des Lucie-Flechtmann-Platzes. Dieser war in den letzten Jahren durch eine auffällige Unternutzung geprägt. Als Kompensationsfläche für die Freifläche des ehemaligen Grünenkamps (heute InBev) besitzt der Lucie-Flechtmann-Platz für die eng bebauten Quartiere der Alten Neustadt eine wichtige Freiraumfunktion. Der Beirat Neustadt ist in besonderer Weise daran interessiert, diese Funktion des Platzes nachhaltig zu stärken und zugleich sein Potenzial als Ort für soziale und kulturelle Aktivitäten, bei denen Menschen aus dem Quartier sich begegnen können, für die Zukunft zu sichern. Eine örtliche Bürgerinitiative hat dazu erste konzeptionelle Vorstellungen entwickelt und versuchsweise einzelne Maßnahmen zur Umnutzung des Platzes erprobt (u.a. Urban Gardening, Veranstaltungen). Diese bieten eine geeignete Grundlage für die Entwicklung eines Gesamtkonzeptes zur Gestaltung und Nutzung des Platzes. Eine Bebauung des Lucie-Flechtmann-Platzes lehnt der Beirat Neustadt grundsätzlich ab. Geeignetes Potenzial bietet hierfür ggf. alternativ das Areal des ehemaligen Eichamtes. Die Schaffung weiterer attraktiver Wohnmöglichkeiten und die Entwicklung eines von den Interessen der örtlichen Anwohnerschaft getragenen Nutzungskonzeptes für den Lucie-Flechtmann-Platz könnten somit an diesem Ort in geeigneter Weise miteinander verbunden werden.

Abstimmungsergebnis: Einstimmige Zustimmung

gez. Czichon

Annemarie Czichon
(Ortsamtsleiterin)

Stadtteilbeirat Findorff

Fachausschuss Bau, Verkehr und Umwelt 29.10.2013

Stellungnahme zum Entwurf des Innenstadtkonzepts „Bremen - Innenstadt 2025“

Mit dem Innenstadtkonzept „Bremen - Innenstadt 2025“ hat Bremen Planungen vorgelegt mit dem Ziel, die Stadtmitte positiv weiterzuentwickeln. Das Konzept bezieht die angrenzenden Quartiere - auch Findorff - mit ein. Ein zentraler Baustein ist es, die Wegeverbindungen zwischen Innenstadt und den nahen Stadtteilen wie Findorff attraktiver zu gestalten.

Das Innenstadtkonzept beinhaltet für das Gebiet „Bahnhofsareal/Bürgerweide/Plantage“ einige Einzelprojekte, die Findorff direkt betreffen, u.a.:

- Aufwertung des Findorfftunnels
- „Betrachtung“ des Tunnels Münchener Straße
- Weiterentwicklung der Plantage
- Entwicklungskonzept Schlachthof – Theodor-Heuss-Allee
- Aufwertung der Zugänge zum Güterbahnhof
- Entwicklung der Brachflächen am „Gleisdreieck“
- „Betrachtung“ der Achse vom Stephaniviertel bis zum Torfhafen
(Kultur- und Medienmeile)

Der Beirat Findorff begrüßt im Grundsatz die den Stadtteil Findorff betreffenden Projektansätze des Innenstadtkonzepts. Der Beirat sieht insbesondere in einer verbesserten Anbindung an die Innenstadt Entwicklungschancen für den Stadtteil Findorff wie auch für die Stärkung der Innenstadt.

Der Beirat Findorff vermisst allerdings für Findorff eine Prioritätensetzung und einen Umsetzungsschwerpunkt. Die Bürgerweide und das Umfeld mit Messehallen, Bremen Arena, Kulturzentrum Schlachthof und Plantage zählen zu den bedeutenden Kulturstandorten in Bremen. Eine Weiterentwicklung insbesondere der Bereiche Plantage, Güterbahnhof, Findorfftunnel und Bürgerweide sind daher als besonders innenstadtrelevant anzusehen und würden sich auf Quartiersebene wie auch auf den gesamten Innenstadtbereich besonders positiv auswirken.

Insbesondere der Findorfftunnel als direkte und wichtigste Verbindung von Findorff in die Innenstadt ist ein extrem abweisendes städtebauliches Hindernis. Dieser muss prioritär umgebaut, offener und attraktiver gestaltet werden.

Der Beirat Findorff fordert daher, mindestens die Weiterentwicklung der Plantage als innovatives Wohn- und Dienstleistungsquartier und die Aufwertung und Verbesserung der Wegeverbindungen und des Findorfftunnels als Schlüsselprojekte im Innenstadtkonzept hervorzuheben und für deren Umsetzung Priorität einzuräumen.

Bei der Umsetzung ist der Beirat zu beteiligen.

Beirat Walle – Fachausschuss „Bau, Umwelt und Verkehr“

Beiratsbeteiligung zum Innenstadtkonzept „Bremen – Innenstadt 2025“

Einstimmiger Beschluss vom 04.11.2013:

Das nunmehr vorliegende Innenstadtkonzept 2025 wird vom Stadtteilbeirat Walle positiv bewertet.

Der Stadtteilbeirat Walle erwartet, dass alle im Beschluss vom 03.12.2012 (s. Anlage 1) dargelegten Aspekte und Projektüberlegungen berücksichtigt werden.

Der Stadtteilbeirat Walle erwartet, dass die Umsetzung der einzelnen Positionen kurz- bis mittelfristig erfolgt.

Zum Abschluss erfolgt der aus Waller Sicht wichtige Hinweis, dass die Überseestadt kein eigener Stadtteil ist, sondern ein Ortsteil des Stadtteils Walle. Bei einer Korrektur des Konzeptes ist darauf zu verweisen.

Beirat Walle – Fachausschuss „Bau, Umwelt und Verkehr

Anlage 1 zum Beschluss vom 04.11.2013

Einstimmiger Beschluss vom 03.12.2012:

Innenstadtkonzept Bremen

Der Stadtteilbeirates Walle begrüßt das vom Bauressort vorgestellte Innenstadtkonzept Bremen, um nicht nur den Ortsteil Überseestadt sondern auch den Gesamtstadtteil Walle besser mit der Bremer City und mit den angrenzenden Ortsteilen zu verbinden.

Der Beirat Walle fordert den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr auf, folgende Aspekte und Projektüberlegungen bei der Entwicklung der Innenstadtkonzeption mit zu berücksichtigen und zeitnah dem Beirat zu berichten:

- 1. Der Kreuzungsbereich Hans-Böckler-Straße/Loydstraße ist – insbesondere im Sinne einer besseren Anbindung und höheren Attraktivität der Theaterspielstätte im Volkshaus - städtebaulich und verkehrstechnisch aufzuwerten.*
- 2. Der Bereich Landwehrstraße/Doventorsteinweg, unterhalb der Hochstraße (B6) und der Oldenburger Bahn bedarf dringend einer Aufwertung, das gilt auch für das in diesem Bereich gelegene Stadion am Panzenberg. Im Rahmen der neuen Innenstadtkonzeption ist dringend zu prüfen, mit welchen geeigneten Maßnahmen und Nutzungen diese wichtige Schnittstelle zwischen Walle und der Innenstadt aufgewertet werden kann.*
- 3. Die Verkehrsführungen für alle Verkehrsteilnehmer/innen und Verkehrsträger (ÖPNV, Pkw/Lkw, Radfahrer/innen, Fußgänger/innen) ist in den Bereichen*
 - Landwehrstraße/Doventorsteinweg,*
 - Hans-Böckler-Straße/Doventor und*

- *Eduard-Schopf-Allee/Doventor/Faulenstraße – Am Wall*

mit geeigneten Maßnahmen aufzuwerten. Aktuell verleiten lange Wartezeiten an den genannten Punkten zu irregulären Querungen dieser Straßenbereiche.

4. *Die Weser ist eine wichtige Lebensader der Stadt, sollte aber nicht nur als touristische Attraktion dienen, sondern bietet auch große Potentiale, um die flussnahen Stadtteile und Quartiere Bremens miteinander zu verbinden. Der Beirat bittet daher um Prüfung eines regelmäßigen Linienverkehrs auf dem Wasser, der sowohl die Innenstadt mit den wesernahen Stadtteilen Walle, Woltmershausen, Gröpelingen und auch perspektivisch Burglesum, Vegesack und Blumenthal miteinander verbindet. Dieser Linienverkehr ist in den bremischen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) aufzunehmen und im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) zu berücksichtigen.*

Stellungnahme des Beirates Woltmershausen zum Innenstadtkonzept „Bremen Innenstadt 2025“ vom 04.11.2013

Der Beirat Woltmershausen nimmt erneut Stellung zum Innenstadtkonzept „Bremen Innenstadt 2025“ und macht deutlich, dass die angerissenen Ideen aus den Kapiteln 2.1, 3.6 und 3.7 nicht ausreichen, um einen echten Verkehrs- und übergreifenden Quartiersanschluss sicherzustellen.

Wissend, dass solche langfristigen Konzepte nicht immer alles abbilden können, weist der Beirat Woltmershausen dennoch darauf hin, dass die Verbesserung von Verkehrsanbindungen nicht nur Folge bzw. ein Nebenprodukt sein dürfen, sondern gezielt angegangen werden müssen.

- So muss eine Anbindung des Neustädter Bahnhofs z.B. durch einen Tunnel an den Hohentorshafen schnellstmöglich realisiert werden und nicht davon abhängig sein, dass dort irgendwann ein „kultureller Ort“ (S. 102) entsteht.
- Der Weser-Radweg muss wirklich an der Weser entlanggeführt werden. Dies bedeutet u.a. auch, dass eine Wegung durch den Hohentorshafen bzw. den Bau einer Fußgänger- und Fahrradbrücke am Ende des Hafenbeckens geschaffen wird und eine (Aus-)Bau des Radweges entlang des Weserufers. (Dieser Punkt gehört zu Kap. 3.6, S.97f.)
- Um das Ziel eines echten Wassertaxis zu erreichen, bedarf es an Ausbau der Infrastruktur (in Woltmershausen, ebenso wie in der Überseestadt) und an Mut einfach zu beginnen, wie die sonntägige Weser-Fähr-Verbindung zwischen Gröpelingen, Walle (Überseestadt) und dem Lankenauer Höft gezeigt hat.
- Ebenso muss sichergestellt werden, dass die Verkehrssituation für Fußgänger, Radfahrer und Autos im Bereich des Tunnels (Woltmershauser Str.) verbessert wird.
- Außerdem fordert der Beirat zu dem Schlüsselprojekt S14 eine gemeinsame städtebaulich ansprechende Gestaltung des Neustadtbahnhofes und des Eingangsbereiches nach Woltmershausen (Tunnel). Dabei ist als Eingangsbereich die Woltmershauser Str. bis zur Dangaster Str. und bis zur Auffahrt Ladestraße mit einzubeziehen.

Der Beirat Woltmershausen fordert deshalb den Senator für Bau, Umwelt und Verkehr, den Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie die Handelskammer Bremen auf,

- Verkehrsanbindungen der Stadtteile an die Innenstadt schnellstmöglich zu realisieren,
- Vorschläge und Ideen einzelner Projekte der Beiräte detaillierter im Konzept aufzunehmen,
- die Koppelung des Innenstadtkonzept „Bremen Innenstadt 2025“ mit den momentan ebenfalls in Planung befindlichen Stadtkonzepten (FNP, Lärmschutz u.a.), insbesondere mit dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) gründlich abzustimmen,
- dem Beirat zu berichten, warum der Stadtteil Woltmershausen trotz seiner unmittelbaren geografischen Nähe zur Bremer City und seines innerstädtischen Potenzials lediglich seinen Eingangsbereich betreffend, nicht aber in seiner Gesamtheit in den im Innenstadtkonzept dargestellten erweiterten Betrachtungs- und Planungsraum einbezogen wird.

Anlagen

Auszug aus dem Entwurf des Innenstadtkonzeptes (Seiten 16 und 35)

Anlage 5

Innenstadtkonzept 2025

einstimmiger Beschluss des Beirats Mitte vom 2.12.2013

Der Beirat Mitte hat die Erarbeitung des Innenstadtkonzepts intensiv begleitet und in diesem Zusammenhang eine Reihe von Beschlüssen und Diskussionsbeiträge verfasst, die in der Anlage noch einmal dokumentiert werden.

Der Beirat hält das nun vorliegende Konzept für einen guten Rahmen für die weitere Arbeit an der Entwicklung dieses Stadtraums und stimmt dem zu. Die im Innenstadtkonzept beschriebenen Maßnahmen bedürfen selbstverständlich noch der weiteren Beratung und Ausarbeitung. Der Beirat legt deshalb Wert auf die Feststellung, dass die Zustimmung zum Innenstadtkonzept kein Vorgriff auf die Zustimmung zu darin genannten Einzelmaßnahmen sein kann.

Zum Innenstadtkonzept ist allgemein festzuhalten:

1. Ein Grundproblem des Konzepts kann niemand ignorieren: Die meisten der besonders überzeugenden Vorschläge (Fußgängerbrücke über die Weser, Umbau der Balgebrückstraße, Neuordnung der Violenstraße, Einbau eines Mittelstreifens in die Martinstraße, Abriss des Fly-Overs über die AOK-Kreuzung, Neuordnung der Bahnhofstraße, Neuordnung des Rembertikreisels usw.) sind ohne bremisches oder EU-Geld nicht realisierbar. Was also aus diesen Projekten wird, was sich durchsetzt und was zurückgestellt wird, ist noch auszuhandeln. Dafür braucht es geeignete Formen und starke Bündnispartner.

2. Es ist deutlich erkennbar, dass bestimmte Aussagen im Innenstadtkonzept nur angedeutet oder gar ausgeklammert werden. Exemplarisch sei das Thema Hochstraße Breitenweg / Bahnhofsvorstadt erwähnt, oder das Thema einer zukünftigen Bedeutung der Innenstadt als Büroflächenstandort angesichts der Angebote in der Überseestadt. Auch über die Chancen, den Flächenanteil des Innenstadthandels an der Gesamtfläche des Handels in der Stadt über die beklagenswerten 16% zu steigern, ließe sich angesichts der bekannten Planungen lange diskutieren. Und schließlich sind die Abschnitte über das Thema Klimaschutz und Klimaanpassung von geradezu diplomatischer Zurückhaltung. Mit anderen Worten: Nach dem Innenstadtkonzept ist vor dem Innenstadtkonzept, es gibt noch viel zu klären.

3. Wie man aus den angefügten früheren Beschlüssen und Beiträgen des Beirats entnehmen kann, ist für die Ortspolitik das Thema **Entwicklung der Bahnhofsvorstadt / Remberti** absolut vordringlich. Hier ist der Problemdruck groß, die Stadt ist konzeptionell im Rückstand und es fehlt an Projekten, die in nächster Zukunft ihre Wirksamkeit entfalten.

Dies ist auch ein Punkt, an dem der Beirat ausdrücklich um eine Ergänzung des Innenstadtkonzepts bittet. Der Beirat spricht sich dafür aus, den Stadtraum zwischen Oldenburger Bahn im Westen und Eduard-Grunow-Str. / Remberti im Osten, den Wallanlagen im Süden und der Bahn und dem Hauptbahnhof im Norden zu einem Vertiefungsbereich mit drei Entwicklungsbereichen zusammen zu fassen. Zu den schon vorgesehenen zwei Entwicklungsbereichen (Herdentorviertel/Breitenweg und Remberti) soll ein dritter, der das Bundeswehrhochhaus, den Güterbahnhof und Teile der Plantage umfasst, hinzukommen. Auf diese Weise wird das bedeutsame Thema „Flächen- und Immobilien-Konversion“, das Thema „neue Akteure im Innenstadtbereich“, sowie das Thema „Verbindungen mit den benachbarten Stadtteilen“ (insbesondere Findorff) deutlicher herausgestellt.

Um den Rückstand in der Bahnhofsvorstadt aufzuholen, müssen Ressourcen und die Planungs- und Managementkapazitäten der Verwaltung auf geeignete Weise konzentriert werden. Wir müssen gemeinsam ein Zukunftsbild erarbeiten und es braucht eine große Kooperation mit allen Akteuren, die zur Entwicklung dieses Stadtraums beitragen können.

Aus den angefügten Beschlüssen möchte der Beirat folgende Punkte hervorheben:

1. Die Bahnhofsvorstadt kann nur dann ihre Rolle als starkes Quartier zwischen Altstadt kern und den benachbarten Stadtteilen im Westen, Norden und Osten finden, wenn es gelingt, das Problem der Hochstraße zu lösen und den Verkehr stadtverträglich zu ordnen. Als ersten Schritt fordert der Beirat (neben der im Zusammenhang mit dem VEP geforderten Untersuchung zu einer ebenerdigen Organisation des Breitenwegs) eine Machbarkeitsstudie für eine Bebauung des Stadtraums zwischen Remberti- und Ostertorviertel. Bekanntlich ist der letzte Anlauf zu diesem Thema an den zu erwartenden Konzentrationen von Luftschadstoffen gescheitert.
2. Es ist sehr sinnvoll, die Bebauungspläne unter dem Gesichtspunkt einer Erweiterung der Spielräume für das Wohnen zu überarbeiten. Es ist zwar sinnvoll, Standorte für neues (meist nicht gerade billiges) Wohnen zu suchen und zu entwickeln. Mindestens ebenso wichtig ist jedoch die Stabilisierung und Verbesserung der Wohnquartiere aus den fünfziger und sechziger Jahren, die unter Lärm, schlechter Bausubstanz und zugebauten / zugeparkten Innenbereichen leiden (Umgebung Falkenstraße). Die innere Stadt gehört gerade zu den Bereichen von Bremen, die bis heute von allen Schichten und Klassen bewohnt und genutzt werden. Damit leistet sie viel für den Zusammenhalt der Stadtgesellschaft.
3. Der Beirat spricht sich dafür aus, das Thema Klimaschutz und Klimaanpassung gerade im Bereich der inneren Stadt sehr viel systematischer und ambitionierter anzugehen. Auch hier hält er es für richtig, ein Gesamtkonzept mit konkreten Maßnahmen zu entwickeln, das Auskunft darüber gibt, wie Bremen sich dieser Aufgabe stellen will.

Beschluss des Beirats Mitte vom 26.10.2012

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. 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 Ortspolitik 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 kurzfristig 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 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. **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 Ortspolitik 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 Ortspolitik

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 Ortspolitik 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.

Beschluss der Ortspolitik 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 Unfall sind die Forderungen nach Geschwindigkeitsreduktion, rascherer Umrüstung auf bessere Waggons und Umleitungsstrecken 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.

(*) In diesem Zusammenhang sollte auch die Idee diskutiert werden aus der Hochstraße nach dem Vorbild von New York, eine begrünte Fußgänger Passage zu machen.

Beiratsarbeit der vergangenen Jahre zu Verkehrsthemen

- Neuer Busbahnhof hinter dem Überseemuseum
- Verknüpfung der Hutfilterstraße und der Martinistraße mit dem Stephaniquartier – - Reduktion der Spuren. Die Brillkreuzung soll weniger Kreuzung und mehr Stadtplatz sein.
- AOK Kreuzung: Hochstraße abreißen. Cityeingang Ansgaritor
- Bürgermeister Smidt Straße. Radfahrer auf die Straße, Fußweg breiter
- Martinistraße: Eine Spur zu viel- Querbarkeit-
- Domsheide / Balgebrückstraße: Haltestellenorganisation, Barrierefreiheit, Radverkehr durch Dechanatsstraße - Wachtstraße und Buchtstraße - Violenstraße
- Violenstraße: Blockade durch ÖPNV Trasse-
- Violenstraße – Schlüsselkorb Fußgänger und Radfahrerquerung aus der Bischofsnadel
- Bahnhofsstraße: Shared Space
- Breitenweg tiefer legen, Rembertikreisel bebauen
- Bismarckstraße, Schwachhauser Heerstraße, Kreuzung Schleifmühle / Dobbenweg Radfahrerfalle – Querungshilfe über die Bismarckstraße Höhe Herderstraße
- Tempolimits
- Osterdeich; Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer

- Nebenstraßen: Blockade der Gehwege, Rettungssicherheit, Car-Sharing , Velo
- Routen in den Nebenstraßen mit glatten Oberflächen
- Beseitigung der Gefahren für Radfahrer im Straßenzug Vor dem Steintor / Ostertorsteinweg
- Begegnungszone im Straßenzug V.D. Steintor Ostertorsteinweg
- Durchgehende Radroute von Hastedt, über das neue Hulsbergviertel, die Humboldtstraße und den Breitenweg bis zum Herdentor
- Tempo 30 am Schwarzen Meer und Verbesserung der Situation für Radfahrer und Fußgänger
- Neugestaltung des Platzes an der Kreuzung Lüneburger Straße Steintor

Die vorstehende Stellungnahme haben die Beiräte Mitte und Östliche Vorstadt am 27.02.2013 im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Verkehrsentwicklungsplan 2025 einstimmig beschlossen.

Zuständig/ Finanzierung durch	Terminierung	X= Beirats- votum positiv, Priorität	Bereich	S=Schwer- punkt- projekt, PL = Planung/ Konzept, AK = Aktivität/ Instrument	Projekt- art	Projekt	Finanzmitt- el-rahmen 2014/2015 in tsd. Euro	Anmerkung
			Altstadt					
						B1 Am Wall/Violenstraße		
SWAH/SUBV SWAH/SUBV	ab Jan. 14			S		B1.1 Aufwertung des Wohn- und Geschäftsbestands Violenstraße		zusammen mit Anliegerinitiative Deputationsvorlage "Walkkonzept" in Vorbereitung
SWAH		X		S		B1.2 Aufwertung des Wohn- und Geschäftsbestands Am Wall B1.3 Gestaltung des Straßenraums von Schlüsselkorb und Violenstraße	300	
						B1.4 Verbindungen und Querungen verbessern		
						B1.5 Gastronomie am Theaterberg		
						B1.6 Haus der Wissenschaften		
						B2 Ansgariviertel		
SWAH/SUBV	läuft	X		S		B2.1 Projektentwicklung Ansgaritor		Ansgaritor Grundstücksverwaltungs GmbH nach Entscheidung zum Projekt Ansgaritor
WFB	ab Mai 13			S		Zwischenerwerb, Vergabeverfahren	270	
SWAH	ab Mai 14			S		B2.2 Gestaltung eines geschlossenen Rundlaufs	750	
SWAH/SUBV SWAH	2014/15	X		S		B3 Martiniquartier B3.1 Gestaltung Martinistraße Beitrag SWAH	100	Deputationsvorlage in Vorbereitung
SWAH/SUBV	ab Jan 14			S		B3.2 Umnutzung von Erdgeschosszonen		Bürostandort/Wohnen
SWAH/SUBV	ab Jan 14			S		B3.3 Umstrukturierung Jacobikirchhof		Ergänzung Privatinvest
SWAH				S		B3.4 Aufwertung Langenstraße	850	
						B4 Stephaniviertel /Abbentorswallquartier	150	
						B4.1 Umstrukturierung Telekomgelände		
SWAH/SUBV	Jan.14			S		S1 Entwicklung Schnoor	150	Deputationsvorlage "Schnoorkonzept" in Vorbereitung
		X		PL		S2 Balgebrückstraße		
						S3 Obernstraße/Hutfilterstraße		

Zuständig/ Finanzierung durch	Terminierung	X= Beirats- votum positiv, Priorität	Bereich	S=Schwer- punkt- projekt, PL = Planung/ Konzept, AK = Aktivität/ Instrument	Projekt- art	Projekt	Finanzmitt- el-rahmen 2014/2015 in tsd. Euro	Anmerkung
SWAH SWAH/SUBV SWAH SfF	2014/15	X		S	S4	Katharinenstraße/Katharinenklosterhof Innenstadteingänge verbessern (Knochenhauerstraße, Wegweisung) S5 Eingangssituation Ansgaritorstraße S6 Eingangssituation Knochenhauerstraße S7 Nachnutzung Schule v.d. Stephanitor	600	zusammen mit B2.2 zusammen mit B2.2 Ausschreibung durch Immobilien Bremen läuft
SUBV						E1 Unser-Lieben-Frauen-Kirchhof		
SWAH privat	ab 2016 läuft					E2 barrierefreier Stadtweinverkauf im Rathaus E3 Bremer Landesbank		Umsetzung durch Großmarkt Privatvorhaben
SfK						E4 Stadtbibliothek		
SBW						E5 HfK FB Musik		
SUBV						E6 Anbindung Lagerhaus Schildstr.		
SUBV SWAH	läuft			S		E7 Umgestaltung Brgm.-Smidt-Str. E8 Fangturm E9 Kulturkirche St. Stephani	475	abhängig von Projekt Ansgaritor Umsetzung Depu.-Beschlüsse vom August 2013
						Bahnhofsvorstadt, Bahnhofsumfeld, Remberti		
SUBV	läuft	X		PL	B5	Herdentorviertel/Breitenweg	100	Studien, Konzepte für gesamt Bahnhofsvorstadt mit B6, S9, S10 und S11
SUBV privat	läuft	X				B5.1 Bahnhofstraße und Herdentorsteinweg B5.2 Bebauung Ecke Bahnhofstraße/Herdentorsteinweg		Privatvorhaben
SUBV privat	läuft	X		PL		B5.3 Erscheinungsbild Breitenweg B5.4 Bebauung Contrescarpe/Birkenstraße		Privatvorhaben
SUBV						B5.5 Steg am Wallgraben		
SUBV				S		B5.6 Diskomeile		
SUBV						B5.7 Verbesserung der Anbindung Herdentorsteinweg/Gustav-Deetjen-Tunnel		

Zuständig/ Finanzierung durch	Terminierung	X= Beirats- votum positiv, Priorität	Bereich	S=Schwer- punkt- projekt, PL = Planung/ Konzept, AK = Aktivität/ Instrument	Projekt- art	Projekt	Finanzmitt- el-rahmen 2014/2015 in tsd. Euro	Anmerkung
SUBV				PL		B6 Östliche Contrescarpe mit Remberti		mit B5
SUBV						B6.1 Wohnen Ernst Glässel-Straße		
SUBV	Jan 14					B6.2 Wohnen und Arbeiten Rembertiring		
SUBV						B6.3 Wohnen und Arbeiten Ernst Glässel Straße und Eduard Grunow Straße		
SUBV						B6.4 Rückbau und Neugestaltung Straßenraum, Gestaltung Quartiersplätze		
SUBV BIMA		X X		PL		S8 Wohnungsbestandspflege S9 Umnutzung Bundeswehrhochhaus		mit B5 mit B5 Beirat Mitte: Zusätzlich Papageienhaus und Versorgungsamt
privat	läuft			S		S10 Bebauung Bahnhofplatz		Privatvorhaben
SUBV	läuft	X		S		S11 Entwicklung ZOB	40	mit ZOB-GmbH
SUBV				PL		S12 Gestaltung und Ausbildung Gleisdreieck		
SUBV						E10 Entwicklung Blockinnerebereich Grünenweg		mit B5
SUBV						E11 Aufwertung Gustav-Deetjen-Tunnel		
SUBV		X				E12 Aufwertung des Eingangsbereichs zum Kreativquartier (Güterbahnhof)		mit B5, Beirat Mitte: Vorbildfunktion
						E13 Betrachtung des Achse Falkenstraße/Bürgerweide		

Zuständig/ Finanzierung durch	Terminierung	X= Beirats- votum positiv, Priorität	Bereich	S=Schwer- punkt- projekt, PL = Planung/ Konzept, AK = Aktivität/ Instrument	Projekt- art	Projekt	Finanzmitt- el-rahmen 2014/2015 in tsd. Euro	Anmerkung
						Aktivitäten/Instrumente		
SUBV/SWAH	2014	X				Umwandlung Bürogebäude	20	
SWAH	läuft	X		AK		Zwischennutzungen in der Innenstadt	100	
SWAH	läuft			AK		Marketing WFB	450	Werbung, Förderung Innen- stadtveranstaltungen
SWAH	läuft			AK		Cityinitative und Bremen maritim	1.000	
SWAH	läuft			AK		BiD-Gesetz	160	
SWAH	2014			AK		European Maritime Day	350	in Planung
SWAH	läuft			AK		Kultur- und Veranstaltungsförderung der WFB	500	für open-Air Veranstaltungen in der erweiterten Innenstadt
SUBV	läuft	X		AK		Stärkung der Wohnfunktion durch Bebauungsplanänderung/Aktivierung privater Bauvorhaben		Bebauungsplanänderung vorbereitet zur Beschlussfassung
SUBV	läuft			AK		Qualitätssicherung durch Wettbewerbe		
SUBV				AK		Fortschreibung/Neuaufstellung des Parkraumkonzeptes		
SUBV	läuft			AK		Fortschreibung /Neuaufstellung des Konzeptes Fahrradparken		
SUBV/SIS	läuft			AK		Überwachung bestehender Vorschriften (Gestaltungssatzungen, Stellschilder, Musik, Marktplatznutzung)		
SUBV/Leitstell- e Saubere Stadt	läuft			AK		Sicherung des Sauberkeitsstandards		
SUBV						Abwicklung Innenstadtprojekt		

Zuständig/ Finanzierung durch	Terminierung	X= Beirats- votum positiv, Priorität	Bereich	S=Schwer- punkt- projekt, PL = Planung/ Konzept, AK = Aktivität/ Instrument	Projekt- art	Projekt	Finanzmitt- el-rahmen 2014/2015 in tsd. Euro	Anmerkung
SUBV			Alte Neustadt					Umsetzung des Integrierten Entwicklungskonzeptes Alte Neustadt/Buntentor im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms Aktive Stadt- und Ortsteilzentren
SUBV		X		S		B7 Lucie-Flechtmann-Platz		
SfF				S		B7.1 Weiterentwicklung des Standorts		
SUBV				S		B7.2 Wohnen und Arbeiten in der Grünenstraße		
SUBV				S		B7.3 bauliche Arrondierung der Langemarckstraße		Hochschulcampus
privat		X		PL		S13 Güldenhausquartier		
SUBV	läuft	X		S		Aufwertung Freiraumplanung Bereich/um Baublock südl. Hohentorspark	377	Städtebauförderung Städtebauförderung, Priorität bei Beirat Neustadt und Woltmershausen
SUBV				S		S14 Gestaltung Bahnhof Neustadt (Umfeld)	939	
SUBV						E14 Aufwertung Bereiche entlang der Langemarckstr.		
SUBV						E15 Aufenthaltsqualität Westerstr. steigern		
SUBV	läuft			S		E16 Radwegeverbindungen über Osterstr.		
SUBV	läuft			S		E17 Aufwertung Eingangsbereich Buntentorsteinweg		
SUBV	läuft			S		E18 Anbindung Rotes-Kreuz-Krankenhaus /Parkplatz Piepe		Städtebauförderung
SUBV						E23 Aufwertung Stadelteingang Hohentorsstraße		
SUBV			Sonstiges			Anwohnerparken	100	

Zuständig/ Finanzierung durch	Terminierung	X= Beirats- votum positiv, Priorität	Bereich	S=Schwer- punkt- projekt, PL = Planung/ Konzept, AK = Aktivität/ Instrument	Projekt- art	Projekt	Finanzmitt- el-rahmen 2014/2015 in tsd. Euro	Anmerkung
			Östliche Überseestadt und Utbremen					
SWAH		X				E 22 Fährverbindung zwischen Woltmershausen, Walle und Überseestadt	606	Umsetzung Deputationsbeschlüsse 27.11.13
SUBV						E 23 S-Bahn-Haltepunkt		Prüfung im Rahmen VEP
SUBV		X				E24 Querung Utbremen/Überseestadt über Hans-Böckler Str.		
SUBV						E25 Gestaltung Stadteingang Utbremen		
SUBV						E26 Betrachtung Bereich Tunnel Münchener Str./Utbremen		
			Wallring/ Urbane Flusslandschaft					
SUBV						B8 Entwicklungsbereich Wallring		
SUBV				PL		B8.1 Promenadenring		
SUBV	2014			S		B8.2 Hochschulcampus	20	Entwicklungskonzept
SUBV				PL		B8.3 Neue Brücke über Kleine Weser	50	Machbarkeitsstudie
SUBV		X				B8.4 Neubau Weserbrücke		
SfF				PL		B8.6 Öffnung Wilhelm-Wagenfeld Haus		
SUBV				PL		B8.7 Gestaltung Freiräume entlang Oldenburger Straße	527	Städtebauförderung
SWAH						B9 Entwicklungsbereich südliches Weserufer	100	Prüfung neue Anleger Umsetzung Deputationsbeschlüsse 27.11.13
SUBV						B9.1 Aufwertung des südlichen Weserufer von Hohentorshafen bis Piepe		
SUBV						B9.2 Gestaltung Flussschwimmbad, Terrassen, Spiel- und Liegewiesen		
SUBV						B9.3 Einbindung der Sport- und Freizeiteinrichtungen		

Zuständig/ Finanzierung durch	Terminierung	X= Beirats- votum positiv, Priorität	Bereich	S=Schwer- punkt- projekt, PL = Planung/ Konzept, AK = Aktivität/ Instrument	Projekt- art	Projekt	Finanzmitt- el-rahmen 2014/2015 in tsd. Euro	Anmerkung
			V Verbindungen zwischen den Quartieren: V1 City, Herdentorsteinweg, Bahnhof, Bürgerweide; V2 östliche Contrescarpe, Fedelhören, Remberti, Schwachhausen; V3 östliche Altstadt, Ostertor, östliche Vorstadt, Steintor; V4 City, Alte Neustadt, Wallanlagen, Neustadt, Buntentor V5 Alte Neustadt, Bahnhof Neustadt; V6 Schlachte, Stephaniviertel, Überseestadt; V7 westliche Bahnhofsvorstadt, Utbremen, Walle; V8 Stephaniviertel, Bundeswehrhochhaus, Torfhafen Findorff					
SUBV		X				V1.1 Herdentorsteinweg/Bahnhof/Bürgerweide (Nordausgang Bahnhof)		siehe oben Konzept Bahnhofsvorstadt
SUBV						V2.1 Concordia Tunnel		Konzept Bahnhofsvorstadt
SUBV						V2.2 Rembertitunnel		
SUBV						V3.1 Nahversorgung östlich Sielwallkreuzung/Ziegenmarkt stärken		
SUBV u.a.	2014			S		V4.1 Kindertagesstätten in angemessener Entfernung zu Wohngebieten		Aktive Zentren, s.o.
SUBV		X				V5.1 Tunnel Woltmershauser Allee		Städtebauförderung
SUBV/SWAH		X				V5.2 Fuß- und Radwege via Hohentorshafen		
SUBV/SWAH						V5.3 Fuß- und Radwege entlang Neustadtsgüterbahnhof		
SUBV						V5.4 Durchgang Große Johannisstraße, Neustadtbahnhof und Ladestraße		
SUBV						V7.1 Arbeits- und Bildungsstandort		Vertiefungsstudie
SUBV		X				V7.2 Tunnel Daniel von Büren Str.		
SUBV						V7.3 neue Querung Landwehrstraße		
SUBV	2014	X		S		V7.4 Ertüchtigung Sport- und Freiflächen, Wege		evtl. Aktive Zentren
SUBV						V7.5 Bestandsentwicklung entlang Landwehrstr., Doventorsteinweg		
SUBV						V7.6 neue Wege über Contrescarpe, Hans-Böckler Str.		
SUBV	2014					V7.7 baul. Nutzung von Freiflächenteilen am Panzenberg		Planungskonzept
SUBV						V8.1 Stadteingang Ecke Admiralstr./Findorffstr.		Planungskonzept
SUBV						V8.2 neue Aufgänge zum Güterbahnhof		mit B5
SUBV						V8.3 Zugänglichkeit Gleisdreieck von Hemmstr.		
SUBV						V8.4 Teile der Brachfläche ibs. Gleisdreieck Energiegewinnung (Solarpark)		
SUBV		X		PL		zusätzlich: Freiraumentwicklung und Anpassung an die Folgen des Klimawandels im Stadtraum		
Summe insgesamt							9.084	Hinzu kommen weitere Städtebauförderungsmitel.