

Positionspapier zur Bremer Innenstadtentwicklung der CityInitiative Bremen Werbung e.V.

Stadtplanung, Verkehr und Infrastruktur

Stand: Juni 2020

Die CityInitiative Bremen Werbung e.V. begrüßt die bestehenden und beschlossenen Programme zur Innenstadtentwicklung wie das Konzeptpapier Bremen Innenstadt 2025 oder den Verkehrsentwicklungsplan. Die Umsetzung von Projekten verzögert sich allerdings oder stagniert – das muss sich ändern. In der Folge sind aufgeführte Planwerke durch aktuelle übergeordnete Entwicklungen und große immobilienwirtschaftliche Projekte bereits in Teilen überholt.

Die vielfältigen Projekte rund um die Stadtwaage, die Umnutzung des Sparkassen-Quartiers und insbesondere die Planungen der Achse Parkhaus Mitte/Kaufhof-Immobilie erfordern aufgrund der Dimension der Neuplanungen eine Aktualisierung der Planwerke. Die bisherigen Innenstadt-konzeptionen gehen auch unzureichend auf den massiven Strukturwandel im Einzelhandel ein, der zu einer sehr stark geänderten Flächennachfrage führt. Nutzungen wie Gastronomie, Hotellerie, Dienstleistungen, Ladenhandwerk, Freizeit und Kultur werden für die Vitalität unserer Innenstadt noch wichtiger – und auch das Thema Wohnen und Leben muss zukünftig in den Fokus rücken.

An der bundesweiten Vergleichsstudie „Vitale Innenstädte“ des Kölner Instituts für Handelsforschung hat die CityInitiative Bremen Werbung e.V. im Auftrag der Freien Hansestadt Bremen im September 2018 bereits zum dritten Mal teilgenommen. 115 weitere Städte sind neben Bremen über diese Studie erfasst. Acht Großstädte sind in der für Bremen sehr relevanten Größenklasse von 500.000 bis 1. Mio. Einwohner vertreten: u.a. Nürnberg, Hannover, Köln. In Bremen wurden an zwei Tagen 620 Personen an sieben Standorten in

Profil eines typischen Innenstadtbesuchers in Ihrer Stadt IFH 

Folgendes Besucherprofil ergibt sich für Bremen anhand der häufigsten Nennungen:

Merkmal	Donnerstag	Samstag
Wohnort	In dieser Stadt	In dieser Stadt
Geschlecht	weiblich	weiblich
Alter	43 Jahre	46 Jahre
Benutztes Verkehrsmittel	öffentliche Verkehrsmittel	öffentliche Verkehrsmittel
Besuchshäufigkeit	wöchentlich	wöchentlich
Bewertung insgesamt Attraktivität der Innenstadt	Note 2,5	Note 2,5
TOP Anlass für Aufenthalt	Einkaufen Behördenangang / Arzt / Arbeit	Einkaufen Sightseeing
Veränderung Einkaufsverhalten	Nein, ich kaufe zwar online ein, aber besuche diese Innenstadt zum Einkauf unverändert häufig	Nein, ich kaufe zwar online ein, aber besuche diese Innenstadt zum Einkauf unverändert häufig

Vitale Innenstädte 2018 - IFH Köln - 23

der City (inkl. Viertel) mittels eines standardisierten Fragebogens befragt. Das innerstädtische Einzelhandelsangebot in Bremen erhält insgesamt die Schulnote 2,6, auswärtige Besucher bewerten unsere Innenstadt besser als die Bremer. Die Durchschnittsnote für unsere Vergleichsstädte liegt bei 2,3. Mängel werden bei der Breite des Einzelhandelsangebotes benannt, das gastronomische Angebot sollte in der Innenstadt weiter ausgebaut werden. Die Befragten wünschen sich mehr Freizeit- und Kulturangebot und ebenso mehr Dienstleistungen in der Bremer City. Insgesamt zeigt die Vergleichsuntersuchung für Bremen, dass die Sogwirkung der Innenstadt zu stärken ist. Gerade aus einem weiteren Einzugsgebiet brauchen wir mehr Kunden, wodurch das Thema Erreichbarkeit und

Stärkung Bremens als Oberzentrum zum zentralen Maßstab bei der Teilfortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) werden muss.

Fazit: Die Aufenthalts- und Erlebnisqualität unserer Innenstadt muss deutlich verbessert werden. Durch Zusatzangebote wie Cafés, Kultur, Events kann der Prozentsatz der Umlandbesucher und damit die Bummel-Dauer in der City erhöht werden. Grundbedingung für eine Steigerung der Frequenz stellen allerdings komfortable infrastrukturelle Gegebenheiten für alle Verkehrsteilnehmer dar, die die Erreichbarkeit der Bremer Innenstadt sichern.

1. Erreichbarkeit und Nutzung der Innenstadt mit allen Verkehrsmitteln

Eine leistungsfähige verkehrliche Erreichbarkeit der Innenstadt aus allen Stadtteilen und aus dem Umland ist mit allen Verkehrsmitteln sicher zu stellen. Durchgangsverkehre dagegen schaden der Innenstadt und können nach einem Lückenschluss des Autobahnringes um Bremen weiter reduziert werden.

1.1 Fußgängerverkehre

Alle Quartiere der erweiterten Innenstadt sind sinnhaft miteinander für den Fußgängerverkehr zu verzahnen. Sichere und bequeme Querungen erleichtern den Übergang zwischen den Quartieren. Unübersichtliche Querungen, wie z.B. Sögestraße – Schüsselkorb haben eine Barrierewirkung und schneiden Quartiere wie z.B. den Wall von der Shoppingroute ab.

- Um das urbane „Viertel“ mit der Fußgängerzone optisch und funktionell zu verbinden, sind kurzfristig Maßnahmen umzusetzen.
- Bei dem vorgesehenen Umbau der Domsheide ist dafür Sorge zu tragen, dass die Barrierewirkung der Haltestellenanlage abgebaut wird, um die Durchlässigkeit von der Fußgängerzone in den Schnoor und das Viertel zu erhöhen.
- Ein Quantensprung könnte gelingen, wenn die Straßenbahn aus der Obernstraße in die Martinistraße verlegt würde und der nun verkehrsfreie Straßenzug Obernstraße eine signifikante Aufwertung durch Begrünung, Sitzgelegenheiten und Außengastronomie erfahren könnte. Die Verlegung sollte erfolgen, wenn ein vollumfängliches Konzept für die Umgestaltung und Nutzung der Obernstraße vorliegt und unmittelbar nach Verlegung der Streckenführung umgesetzt werden kann.



1.2 Radfahrverkehr

Bremen ist eine Radfahrerstadt. Dies ist gut für das Image der Stadt, die Gesundheit der Menschen und entlastet die Verkehrswege. Der Radverkehr ist durch den weiteren Ausbau eines

leistungsfähigen Netzes, die Schaffung weiterer Stellplatzanlagen und die gute Vernetzung mit den anderen Mobilitätsarten weiter zu fördern.

- Leider führt nicht regelkonformes Radfahren häufig zu diversen Konfliktsituationen, hier ist auf ein besseres gegenseitiges Verständnis zwischen Fußgänger und Radfahrer bzw. motorisiertem Individualverkehr (MIV) und Radverkehr hinzuwirken. Der nicht zulässige aber selten sanktionierte Fahrradverkehr in der Obernstraße von 11 Uhr bis 20 Uhr reduziert die Aufenthaltsqualität für die Fußgänger. Die aktuellen Regelungen führen dazu, dass sich Radfahrer aufgerufen fühlen, auch andere Fußgängerzonen als Radweg zu benutzen – Bischofsnadel oder Radfahren unter dem Walldach. Die nicht ausreichend durchgesetzten Regelungen, führen täglich zu Konfliktsituationen in der Fußgängerzone: Sögestraße, LLOYD PASSAGE, Papenstraße. Der neu eingerichtete Ordnungsdienst arbeitet in die richtige Richtung, benötigt aber deutlich mehr Personal für eine wirksame Umsetzung und Wahrnehmbarkeit. Es ist zu prüfen, ob die Mitarbeiter für die Überwachung des ruhenden Verkehrs des Ordnungsdienstes nicht auch weitere Aufgaben übernehmen können.
- Leistungsfähige Fahrradachsen müssen in die und durch die Innenstadt verlaufen. Radverkehre mit einem Quell- und Zielgebiet außerhalb der Innenstadt sollten z.B. über die Wallanlagen um die Altstadt herumgeführt werden. Für die Vernetzung der Neustadt mit der Universität sind die Wallanlagen prädestiniert. Gerade für den Bereich Domsheide/Markt/Grasmarkt sind stadtverträgliche Streckenführungen notwendig, vor diesem Hintergrund sind leistungsfähige Radwegeverbindungen über die Weser notwendig, welche möglichst direkt auf die Wallanlagen führen. In der Ost-West-Achse bietet sich hier neben der Unteren Schlachte die Martinistraße als direkte Verbindungen zwischen östlicher Vorstadt und Überseestadt an.
- Fahrradabstellanlagen sind weiter auszubauen, um ein geordnetes und gesichertes Fahrradparken zu ermöglichen. Eine Barrierewirkung durch sehr lange oder übergroße Parkieranlagen ist aber zu vermeiden, viele kleinere Abstellstandorte sind sinnvoller. Negative Beispiele für zu große Parkieranlagen sind hierfür aktuell Einmündung Sögestraße/ Pferdebrunnen, Carl-Ronning-Straße/ Ecke Knochenhauerstraße.

1.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Die erfolgreiche Entwicklung der Bremer Innenstadt bedingt selbstverständlich leistungsfähige Straßen in die City. Die für eine florierende Innenstadt wichtigen Umlandkunden kommen überwiegend mit dem eigenen PKW. Kein Kunde kommt wegen guter Parkplätze oder breiter Straßen, eine schlechte Erreichbarkeit oder mangelnder oder zu teurer Parkraum können aber Kunden zu alternativen Standorten umlenken.
- Für die Innenstadt muss ein aktuelles Parkraumkonzept erstellt werden. Die Parkhausstandorte sind grundsätzlich zu erhalten, unabhängig von der Antriebstechnologie benötigt der MIV ausreichende Parkierungsflächen. Wenn aus städtebaulichen Gründen einzelne Standorte aufgegeben werden sollen – z.B. Parkhaus Mitte –, sind alternative Stellplatzangebote in ausreichender Anzahl an gut erreichbaren Standorten vorher herzustellen: Nutzung Parkhaus Baumwollbörse, Aufstockung bestehender Anlagen, Parkraum unterirdisch in den Wallanlagen oder das heutige Sparkassenareal. Für das Parkhaus am Dom gibt es keine adäquate Alternative, sodass es zwingend gilt, dieses, insbesondere für die Kulturbesucher Bremens, zu erhalten.

- Der Breitenweg hat als Hochstraße eine zentrale Erschließungsfunktion für die Gesamtstadt. Der Breitenweg in der Null-Ebene verbindet den Bremer Nord-Osten mit der Altstadt, verteilt die überörtlichen Verkehre und erschließt den aktuellen ZOB am Breitenweg, aber auch den neuen ZOB hinter dem Überseemuseum. Ein leistungsfähiger Breitenweg ist für eine prosperierende Innenstadt eine Grundvoraussetzung.

- Aktuell wird die Achse Osterdeich/Martinistraße als Zufahrt u.a. in die Überseestadt und die Hafenuartiere genutzt. Die trennende Wirkung der Martinistraße zwischen Fußgängerzone und Schlachte-Boulevard wird so unnötig verstärkt. Die Martinistraße sollte als wichtige ÖPNV-Achse und innerstädtische Erschließungsstraße mit breiten Rad- und Fußwegen ausgelegt sein. Die Martinistraße kann zunächst mit einfachen Mitteln




umgestaltet werden. So sind auf den beiden äußeren PKW-Fahrstreifen Radwege einzurichten. Aktuell sind diese Fahrstreifen häufig zugestellt und stehen dem Verkehr nicht zur Verfügung. Gerade vor den großen Ampelkreuzungen Bürgermeister-Smidt-Straße, Wilhelm-Kaisen-Brücke bzw. vor der Einfahrt in das Parkhaus Pressehaus sind die Aufstellflächen für den MIV zu erhalten. Diese Planung erlaubt auch eine spätere Verlegung der Straßenbahn (siehe unten). Die Querung von der Fußgängerzone zur Schlachte ist auszubauen, wichtigste Achse ist hierbei die Pieperstraße / Heimlichengang.

1.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- Eine nachhaltige und grundsätzliche Aufwertung der Obernstraße ist durch eine Verlegung der Straßenbahn von der Obernstraße in die Martinistraße zu erreichen. Um kurz- und mittelfristig die Aufenthaltsqualität in dieser wichtigsten Konsumlage zu steigern, sind über temporäre Kunstaktionen, Tische und Stühle/Stadtmöblierung, Winterbeleuchtung, Begrünung und eine engere Vernetzung der Obernstraße mit der Langenstraße neue Qualitäten zu erreichen.
- Die Bahnhofsvorstadt ist zentrale leistungsfähige Verkehrsdrehscheibe für nahezu alle Verkehrsarten – insbesondere auch für den ÖPNV. Die Attraktivität der fußläufigen Verbindung vom Hauptbahnhof in die Altstadt ist auszubauen, gerade die beiden Dudler-Bauten / CityGate machen eine Beschäftigung mit der Bahnhofsstraße / Hillmannplatz und dem Herdentorsteinweg kurzfristig notwendig. Der Herdentorsteinweg ist weder vom Geschäftsbesatz noch von der Fußwegbreite heute geeignet, eine attraktive Wegeverbindung zu bieten. Aber auch die Bahnhofstraße muss in der Funktion überprüft werden. Der Radweg ist nur einseitig ausgebaut, die Verkehrsführung zum Bahnhof unklar. Die Bürgersteigbreiten für die Pendlerströme nicht ausreichend.
- Die Innenstadtwirtschaft spricht sich für eine zügige Fertigstellung der beschlossenen Planungskonzeption für den ZOB aus.

1.5 Autoarme Innenstadt

Wie an den Vorschlägen für die Weiterentwicklung von Rundläufen zu erkennen ist, unterstützt die Innenstadtwirtschaft bereits seit langem die Bestrebungen, viele Straßenzüge fußgängerfreundlich zu organisieren. Eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität steht im Vordergrund. Das 3-Stufenmodell des im Koalitionsvertrages festgeschriebenen Ziels der autofreien Innenstadt birgt dagegen auch Risiken, nämlich den Ausschluss ganzer Mobilitätsgruppen und damit einhergehende sinkende Frequenzen, die die Bremer City wirtschaftlich nicht verkraften kann. Dies bezieht sich besonders auf Nutzer aus dem Umland und im Tagestourismus. Um diesem entgegen zu wirken, ist einerseits eine ausreichende Infrastruktur zu gewährleisten, wie das bereits genannte ausreichende Stellplatzangebot, der Ausbau der Fahrradzuwege, zum anderen sind weitere Maßnahmen zu berücksichtigen.

- Die Anbindung der Region muss durch den Ausbau des Park&Ride-Systems der Verbesserung und einer Verbesserung des Angebotes an sich gesichert werden. Die Park&Ride-Flächen sind verbessert auszuschildern, der Komfort des Systems durch hohe Frequenzen und Direktverbindungen in Form von eng getakteten Shuttle-Bussen und Bahnen zu erhöhen. Bevor Infrastrukturen im Bereich des Parkens und des Motorisierten Individualverkehrs reduziert werden, sollte in Testmodellen die Akzeptanz dieser Konzepte durch die Nutzer überprüft werden.
- 
- Die Anbindung der Region muss durch den Ausbau der Regio-S-Bahn unterstützt werden. Dabei gilt es einerseits die im VEP aus dem Jahr 2014 festgeschriebenen Maßnahmen konsequent umzusetzen. Dies betrifft beispielsweise die Erhöhung der Taktdichte vieler Regio-S-Bahnen oder das Einrichten neuer Haltepunkte. Eine neue Regio-S-Bahn zwischen Rotenburg und Hauptbahnhof ist zu implementieren, die die Erreichbarkeit durch den Metronom ergänzt.
 - Mit dem Wunsch nach Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs müssen auch logistische Überlegungen getätigt werden, die unter anderem das Thema Lieferungen und Lagerungsmöglichkeiten beinhalten. Dabei gilt es die Logistikverkehre zu bündeln und strikter zu organisieren sowie alternative Lade- und Lieferflächen zu schaffen, und gleichzeitig City-Logistik-Modelle zu entwickeln, die die Themen des Einzelhandels und die Konkurrenz zum digitalen Handel berücksichtigen: Das Lagern von erworbenen Waren während des weiteren Einkaufs, die Lieferungen von erstellten Produkten nach Hause.
 - Die Kommunikations- und Marketingstrategie zum Thema autofreie Innenstadt ist neu aufzusetzen, denn bereits die Begrifflichkeit autofreie Innenstadt führt in die Irre, da das Konzept keine 100%-ige autofreie Innenstadt vorsieht, und schreckt zudem Umlandbesucher, aber auch Investoren ab. Das Ziel des 3-Stufenmodells, nämlich die Aufenthaltsqualität der Bremer Innenstadt zu unterstützen, muss die Kernbotschaft in der Kommunikation sein, ohne einzelne Verkehrsteilnehmer auszugrenzen. Ein entsprechendes Konzept gilt es mit professioneller Unterstützung zu entwickeln. In der technokratischen Auseinandersetzung ist autofrei durch autoarm zu ersetzen.

- Neue Mobilitätskonzepte müssen begleitet werden durch entsprechende Serviceangebote. Entsprechend des Vorbildes Berlin muss den Besuchern das Verkehrssystem aus den Mobilitätsangeboten der Innenstadt einfach und schnell zugänglich gemacht werden können. In einer App werden Angebote von unterschiedlichen Mobilitätsanbietern zusammengefasst und können individuell abgerufen und gebucht werden. Hier werden vereint: Leihfahrräder, E-Roller, ÖPNV, etc.

2. Kontinuierliche Aufwertung der städtebaulichen und verkehrstechnischen Qualität in der Altstadt

Eine kontinuierliche Aufwertung der städtebaulichen Qualität der Innenstadt erhält und fördert das qualitativ hohe Einkaufserlebnis und steigert die Aufenthaltsqualität für die Besucher.

2.1 Grundsätzliche Thematiken

- Lange einheitliche Häuserfronten (z.B. Karstadt) sollten mit Gastronomieangeboten geöffnet werden und zur Entspannung einladen. Besonders das Angebot an Gastronomie mit Außenbestuhlung ist in der gesamten Innenstadt auszubauen.
- Die beiden BID-Projekte „Ansgari“ bzw. „Sögestraße“ arbeiten beispielhaft und erfolgreich für die städtebauliche Aufwertung und dies mit ausschließlich privaten Mitteln. Die Einrichtung weiterer möglicher Standortgemeinschaften (BID) wird begrüßt und ist zu unterstützen.
- Eine Reduzierung von Parkplätzen im Straßenraum und partielle Temporeduzierungen sind zu Gunsten der Aufenthaltsqualität zu prüfen (z.B. Am Wall). Gestaltungsmaßnahmen wie z.B. Kunst im öffentlichen Raum oder optisch ansprechende Außenmöblierungen wirken einladend und bieten Verweilqualität ohne Verzehrpflicht. Hier sind insbesondere Angebote für den Domshof herzuleiten. Blaupausen für andere Quartiere können z.B. die „City Sandkästen“ und „City Gärten“ im Ansgari Quartier sein sowie die temporären Rhododendrenbepflanzungen der CityInitiative.
- Die Weiterentwicklung von Perspektivlagen – Violenstrasse, Langenstrasse, Martinistrasse – ist die Voraussetzung für einen flächenhaften fußläufigen Innenstadtkern.
- Die aktuellen Maßnahmen zur Aufwertung der Bahnhofsvorstadt „Beleuchtung, Überwachung und Präsenz von Ordnungskräften“ sind zu begrüßen. Allerdings sollte ebenfalls sichergestellt sein, dass es nicht einfach zu einer Verlagerung von Problemen - Bettelei, Drogenhandel, nicht sesshafte Personen - aus der Bahnhofsvorstadt in den Bereich der Altstadt kommt, erste Wahrnehmungen bestätigen leider diesen Trend.

2.2 Rundläufe schaffen

Allgemein gilt es, für die durch bauliche Strukturen existierenden Rundläufe ein modernes und klar erkennbares Wegeleitsystem zu implementieren, welche Erlebniswelten, touristische Attraktionen und Kauflagen sichtbar und erreichbar macht – und die verschiedenen Verkehrsteilnehmer berücksichtigt. Das bisherige Stelensystem ist unzureichend.

- **Umgestaltung Knochenhauerstraße sowie Carl-Ronning-Straße**

Die Knochenhauerstraße muss stärker aufgewertet werden und eine wichtige Funktion innerhalb eines neuentwickelten Rundlaufes in der Bremer Innenstadt übernehmen. Erste bauliche Veränderungen wie den Einbau eines versenkbaren Pollers konnten bereits abgeschlossen, weitere Maßnahmen zur Umsetzung des Projektes müssen nun vorangetrieben werden, bspw. durch die Umgestaltung der Pflasterung



Die Carl-Ronning-Straße muss dringend

umgestaltet werden, seit zwei Jahrzehnten werden die Straßenanlieger vertröstet: breitere Gehwege sowie einfache, klare und wertige Straßenmöblierung, Neuordnung Fahrradständer, Einrichtung einer Ladezone. Der ruhende Verkehr in der Carl-Ronning-Straße ist aufzugeben. Wenn nicht sehr kurzfristig Klarheit über größere Veränderungen im Bereich Parkhaus Mitte / Kaufhof-Immobilie erzielt wird, müssen die Maßnahmen in der Carl-Ronning-Straße als Projekt vorgezogen werden.

- **Anbindung der Geschäftslage Am Wall**

Hoher Handlungsdruck besteht für die Geschäftslage Am Wall. Um während der Neubauphase des Wallkontors (ehemals Harms) bis 2022 für die weiteren Geschäftsanlieger einen tragfähigen Geschäftsbetrieb aufrecht zu erhalten, sind Maßnahmen sofort umzusetzen. Die Sichtbarmachung der Wegebeziehungen z.B. durch Stadtmöblierung und weitere geeignete Maßnahmen sind notwendig, um die Geschäftslage zu erhalten und auszubauen. Eine ampelfreie Querung der Violenstrasse auf Höhe der Bischofsnadel ist zu prüfen. Eine Verbindung der Fußgängerzone im Bereich Schlüsselkorb in Höhe der Schweinegruppe zum Arkadenganges des swb-Kundencenters muss die Isolation der Geschäftslage Am Wall aufbrechen helfen.

- **Domshof: Rundlauf verbessern**

Der Domshof hat über Manufactum und die „Markthalle acht“ in den letzten Jahren ein neues Gewicht bekommen, weitere Umbauten im Gebäude „Unterwegs“ zum Starthaus für Existenzgründer verstärken diesen Trend. Vor diesem Hintergrund muss der Wochenmarkt zwingend weiter profiliert werden. Die Wegebeziehungen zwischen Markt und Wall bzw. Domshof-Passage und Schnoor ist weiter herauszuarbeiten. Die Gestaltungsidee hinter dem Planungsentwurf von Latz+Partner wird begrüßt, diese Gestaltungs- und Nutzungsideen müssen entsprechend der technischen Rahmenbedingungen angepasst werden.



Eine Ausstattung mit großformatigen Sitzgelegenheiten nach dem Vorbild des Museumsquartiers in Wien stellt einen ersten Schritt dar. Imageprägende Events, z.B. eine

großformatige Eisbahn im Winter oder eine Strandfläche während der Schulferien, verändern die Wahrnehmung des Platzes und schaffen neue Besuchsanlässe.

- **Fußgängerbereich / Schlachte**

Für den gelegentlichen Besucher der Innenstadt ist die Flusslage mit dem breiten gastronomischen und freizeitorientierten Angebot an der Schlachte im Bereich der Fußgängerzone nicht erkennbar. Über eine bessere Orientierung für Passanten durch eine Leitsystem und Stelen, eventuell moderne Sitzmöbel in der Pieperstraße kann die Verbindung von der Fußgängerzone mit der Schlachte verbessert werden.

- **Fußgängerbereich / Schnoor**

Sichtbare Eingangssituationen betonen die Einkaufslagen und signalisieren dem Besucher eine Willkommenskultur. Für die bessere Auffindbarkeit des Schnoors setzte die CityInitiative diese Idee bis Frühjahr 2018 mit Beleuchtung und Beschilderung über drei geförderte Anträge „Schnoor-Konzept“ bisher um: Winterbeleuchtung, Beschilderung, Begrünung und WLAN. Die Auffindbarkeit und die Erreichbarkeit des Schnoor-Quartiers muss während und nach der Umgestaltung der Domsheide sichergestellt und ausgebaut werden.

3. Angebotserweiterung in der Fläche und in der Funktion

Eine stärkere Nutzungsmischung ist für eine zukunftsfähige Innenstadt unumgänglich. Hier müssen die Stärken im Zusammenklang von Shoppen, Cafés in Verbindung mit anspruchsvoller, interessanter Architektur noch deutlicher gelebt und hervorgehoben werden. Kleine Cafés, die sich mit Dienstleistungsangeboten und Einzelhandel abwechseln, bieten Überraschungen für den Innenstadtbesucher und zeigen eine breitere Vielfalt auf. Der Kunde bekommt das Gefühl, dass sich ein Wiederkommen lohnt, da es immer etwas Neues zu entdecken gibt. Die Gastronomiemeile Schlachte und die Projekte rund um die Stadtwaage gehen in die richtige Richtung, müssen aber durch viele weitere Bausteine eine Ergänzung finden. Der Handel bleibt der wichtigste Frequenzbringer in einer Innenstadt, die anderen Nutzungen werden aber viel bedeutsamer in der Zukunft.

Ein hochwertiger Angebotsmix aus neuen und frischen Marken gehört zum Einzelhandelsangebot einer Großstadt, ebenso urbane trendige Gastronomiekonzepte oder moderne Dienstleistungs- und Freizeitkonzepte. Expandierende Unternehmen müssen zukünftig aktiv angesprochen werden, die Bremer Innenstadt braucht eine koordinierte Position für den Bereich Akquisition. Daneben ist es unerlässlich, die Innenstadtprojekte professionell zu managen und die Umsetzungsgeschwindigkeit signifikant zu erhöhen. Die Arbeitsbereiche der Partner sind klar zu formulieren und zu definieren.

- **Projekt Lloydhof / Lebendiges Haus**

Die erfolgreiche Ausschreibung des Lloydhofes ist ein positives Signal. Die Planungen für ein „Lebendiges Haus“ durch das Unternehmen Denkmal.neu werden nach dem Abschluss des Fassadenwettbewerbes 2018 und dem geplanten Umbau ab dem Jahr 2019 konkret. Um das Projekt „Lebendiges Haus“ städtebaulich gut einzubinden sollte eine Aufwertung des Hanseatenhofes möglicherweise unter Einbindung eines großen Innenstadtspielplatzes geprüft werden. Die Ansgaritorstraße ist neu zu gestalten.

- **Projekt Sparkasse**

Für die mittelfristig (2020) frei werdende Fläche der Sparkasse am Brill wird ein starkes Konzept gefordert. Die notwendige Flächenerweiterung für den Einzelhandel in der Bremer Innenstadt kann an diesem Ort nur für Teilsegmente gelingen: Lebensmitteleinzelhandel, langfristiger Bedarf und weitere Spezialsortimente. Für eine erfolgreiche Umsetzung ist eine enge Verzahnung mit den angrenzenden Quartieren notwendig und in erster Linie mit der Fußgängerzone (z.B. über Wandschneiderstraße).

Insgesamt ist für das Sparkassenareal von einer Nutzungsmischung – Hotel, Freizeit, Fitness, Wohnen, Parken und Handel – auszugehen. Von einer solchen multifunktionalen Immobilie kann aber für die Handelsfunktion der Innenstadt keine Strahlkraft ausgehen. Die Bürgermeister-Smidt-Straße muss in der heutigen verkehrlichen Leistungsfähigkeit erhalten bleiben, um das Sparkassenareal sowie die Parkhäuser Brill und Wandrahm gut anzubinden. Ob eine Verlegung der Straßenbahnhaltestelle Linie 1 notwendig ist, muss geklärt werden. Die Haltestelle der Linie 1 etc. hat eine wichtige Erschließungsfunktion, u.a. für die Schlachte und den Schlachte-Zauber.

- **Projekte rund um die Langenstraße**

Die Fertigstellung für das Johann-Jacobs-Haus sowie für die Stadtwaage mit dem dazwischenliegenden Jacobs Hof sind ein sehr gutes Beispiel für die geplante Aufwertung eines Stadtraumes. Die Implikationen für die Umgebung gehen weit über eine Optik- und Angebotsveränderung in den Gebäuden an der Obernstraße, der Stadtwaage, Essighaus und auch des Kontorhauses hinaus. Es entsteht ein neues kleinteiliges wertiges Stadtquartier zwischen Markt und Weser. Die Planung stärkt die fußläufige Verbindung von der Obernstraße über die Kleine und Große Waagestraße in die Langenstraße. Die geplante Außengastronomie im Jacobs Hof verbessert die Qualität des Stadtraumes, der vorher als Parkplatz dem ruhenden Verkehr vorbehalten war. Das Engagement von Herrn Dr. Jacobs gibt dem Raum eine eigene, individuelle Prägung die sehr gut zur Innenstadt und der Geschichte des Ortes passt. Eine ähnliche Aufwertung ist auch für andere „Hinterhöfe“ der Obernstraße wünschenswert z.B. der Jacobikirchhof bzw. hinter dem Parkhaus „Pressehaus“.

- **Wohnungen und Büros am Wasser**

Der Nahrungs- und Genussmittelhersteller Mondelez zog mit seiner Verwaltungszentrale für Deutschland in die Überseestadt in Bremen um. Das Gelände am Eingang zur Alten Neustadt wurde an die Unternehmen Justus Grosse Projektentwicklung und die HPE Hanseatische Projektentwicklung verkauft. Gemeinsam wollen beide das rund 14.000 qm große Gelände zwischen Langemarckstraße, Grünenstraße und Am Deich in Richtung Wohnungsbau und Büronutzung entwickeln. Grundsätzlich ist innerstädtisches Wohnen in der Neustadt, im Stephaniquartier oder in der Bahnhofsvorstadt sehr zu begrüßen und auszubauen.

- **CityGate**

Der Hochbau für das neue Tor zur Innenstadt nach den Plänen des Architekten Max Dudler steht und ist größtenteils bezogen. Ein Branchenmix aus kurzfristigen Einzelhandelsbedarf, Gastronomie, zentralen Dienstleistungen, Arztpraxen und Hotelangeboten konnte angesiedelt werden. Insgesamt stehen rund 35.500 qm Mietfläche zur Verfügung. 9.000 qm des östlichen

Gebäudes nutzen die beiden Hotels Adagio Aparthotel und Ibis Budget mit zusammen rund 300 Zimmern.

Mit der Sicherheitspartnerschaft für den Bahnhofplatz ist die Stadt einen ersten wichtigen Schritt für eine Aufwertung im Umfeld gegangen. Konkrete Maßnahmen für die Grünfläche vor dem Überseemuseum, die Bahnhofstraße sowie den Herdentorsteinweg müssen folgen.

- **Wallkontor**

Auf der 700 qm großen Grundstücksfläche Am Wall 157-161 (ehemals „Harms am Wall“) wird in den nächsten zwei Jahren ein modernes Geschäftshaus mit hochwertiger Architektur entstehen. Die Fassadengestaltung passt sich stimmig in die Nachbarschaft des Walls ein. Der Neubau ist ein positives Signal für den Wallboulevard und bietet attraktive Handelsflächen, die ab 2022 bezugsfertig sein sollen. Die durch das Haus führende öffentliche Passage eröffnet Innenstadtkunden zukünftig wieder die schnelle Querverbindung vom Schüsselkorb durch die Museumstraße zum Wall, um so direkt diese hochwertige Einkaufslage der Fachgeschäfte zu erreichen. Um die Passage aus Blickrichtung der Fußgängerzone angemessen in Szene zu setzen, muss eine Aufwertung der Museumstraße parallel zu den Baumaßnahmen durch die Stadt erfolgen.



- **Parkhaus Mitte und Kaufhof-Immobilie**

Der angedachte Abriss des Parkhauses Mitte ist eine große Chance der Innenstadtentwicklung. Großzügige Fußgängerbereiche, PKW-Abstellanlagen am Cityrand sowie in den Häusern eine interessante Nutzungsmischung. Mit dem Wegfall des Parkhauses Mitte würde eine deutliche Erweiterung der Fußgängerzone einhergehen: Die Straßen Knochenhauerstraße und Wegesende, die Carl-Ronning-Straße und die Pelzerstraße bilden eine neue fußläufige Bummelstrecke der City, das Angebot an 1A-Lagen vergrößert sich signifikant und die Frequenz der Bremer City mit einem neuen großstädtischen Erscheinungsbild nimmt deutlich zu. Der Abriss bzw. die Stilllegung des Parkhauses Mitte kann erst erfolgen, wenn Ersatzkapazitäten geschaffen und bereits vom Kunden akzeptiert werden.

4. Verbindungen zwischen der Altstadt und den Quartieren verbessern

Die Bremer Innenstadt besteht nicht aus der Fußgängerzone und die Innenstadt wird nicht durch die Wallanlagen begrenzt. Wichtige Innenstadtfunktionen sind ebenso in den angrenzenden Ortsteilen angesiedelt und daher ist die bessere Vernetzung zwischen Altstadt und angrenzenden Quartieren umzusetzen.

- **Altstadt / Viertel**

Über die Installation einer mehrmonatig wirksamen Lichtachse zwischen Stadtbibliothek und Geschäftsbesatz im Ostertorsteinweg ist eine verbesserte Anbindung beider Einkaufsbereiche in den Wintermonaten erreicht worden. Mit der bereits in der Altstadt als auch im „Viertel“ sehr

bewährten Beleuchtung von Baumkronen durch mitwachsende Lichterketten wurde eine zügige und bewährte Gestaltungsoption umgesetzt. Über eine emotionale Lichtskulptur mit dem Motiv der „Bremer Stadtmusikanten“ konnte die Gerichtsbrücke zwischen Amts- und Landgericht als überdimensionaler Wegweiser von der Domsheide in Richtung „Viertel“ bzw. City wirken.

Ein kostenloses ÖPNV-Angebot zwischen „Viertel“ / Kulturmeile und Altstadt, beispielsweise zwischen Stephanitor und Lüneburger Straße, stärkt den Austausch zwischen den Quartieren, zeigt den Besuchern die Angebotsvielfalt und reduziert kurze Distanzfahrten mit dem PKW.

- **Wall / Fedelhören**

Die Wallanlagen sind eine einmalige Gartenanlage inmitten der Bremer City und verbinden die hochwertige Geschäftslage Am Wall mit der Geschäftslage Fedelhören. Die Straße Fedelhören muss städtebaulich aufgewertet werden: Straßenbelag, Parkieranlagen, Begrünung.

Der Grünzug hat zusammen mit dem Wallboulevard das Potential, eine ebenso erfolgreiche Gastronomiedestination zu werden wie die Weserpromenade Schlachte. Aktuell werden die Wallanlagen zumeist als Durchgangsort aus Richtung Schwachhausen und dem Ostertor in die City genutzt. Der Abschnitt zwischen Herdentor und Kunsthalle bietet sich für eine weitere Nutzung mit Verweilqualität an: Eine mobile Cafestation auf der Wiese rund um die Steinhäuser Vase am Herdentor und eine feste Gastronomie auf dem Theaterberg würde sich schnell zum gefragten Ort für einen Café im Grünen etablieren.

- **Altstadt / Überseestadt**

Die Entwicklung der Überseestadt zu einem Mischgebiet aus Hafenwirtschaft, Wohnen und Dienstleistungsangeboten ist ein voller Erfolg, der Nutzungswandel vollzieht sich deutlich schneller als anfänglich erwartet. Das Quartier punktet mit einer urbanen Mischung aus gewachsener Industrie, innovativen Dienstleistungsunternehmen und modernen Wohnangeboten. Letztere in Neubauten oder modern umgesetzt in alten Speichergebäuden. Fußläufig über die Schlachte ist das Quartier besonders charmant an die Innenstadt angebunden und vergrößert so das innerstädtische Büroflächen- und Wohnungsangebot mit modernsten Konzepten. Besucher wie Einwohner lieben den Charme von rauer Industrie und moderner Architektursprache in unmittelbarer Nachbarschaft gepaart mit einem wunderbaren Weserblick.

Rund 15 Hektar misst das Gelände auf dem aktuell noch die Werksbauten der Firma Kellogg stehen. Mit direkter Lage an der Weser und Nähe zur Altstadt bietet das Areal ein enormes Potential für die Stadtentwicklung. Der Promenadenweg an der Unteren Schlachte konnte im Zuge einer Umnutzung des Geländes weitergeführt werden und damit die Wegestrecke am Wasser vom Weserstadion bis in die Überseestadt lückenlos verlängern: fünf Kilometer Flusslauf sind direkt erlebbar. Insgesamt muss die Überseestadt – nicht nur für Fußgänger – besser an die Innenstadt angebunden werden.

- **Altstadt / Schlachte**

Durch Umbaugestaltung der Straßenzüge, Errichtungen von Passagen und insbesondere Trennung durch die vielbefahrene Martinistraße, ist in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts die Schlachte von der Martinistraße abgeschnitten worden. Ein akuter Handlungsbedarf liegt in der baulichen Unterstützung der noch übrig gebliebenen Laufachsen sowie deren gestalterischen Aufwertung durch Schaffung von Verweilzonen und Begrünung. Eine Verkehrsberuhigung der Martinistraße mit entsprechend komfortablen Überquerungsmöglichkeiten sowie die Revitalisierung von Laufachsen sind bei der stadtplanerischen Gestaltung zu berücksichtigen.



5. Digitalisierung der Innenstadt und Innenstadtwirtschaft

- Der Handel der Zukunft unterscheidet nicht zwischen digitaler und analoger Welt. Alle Formate müssen smart miteinander vernetzt sein. WLAN in der Innenstadt ist dafür ein wichtiger Baustein. Private Initiativen wie die IG LLOYD PASSAGE und das BID Ansgari bieten seit 2015 kostenfreies WLAN an. Mit öffentlicher Unterstützung hat die CityInitiative ein flächendeckendes kostenfreies WLAN-Netz für die Nutzer installiert. Dieses Angebot muss in Geschwindigkeit und Bereich überprüft und aufgewertet werden. Eine Analyse und Projektentwicklung zum Thema Smart City könnte Bremen im Bereich der digitalen Entwicklung nach vorne katapultieren, in dem digitalen Leitsystem implementiert werden, Ladestationen errichtet werden, etc.
- Wie bereits erwähnt müssen die neuen Verkehrskonzepte begleitet werden durch entsprechende Serviceangebote. Die Umsetzung einer entsprechenden App, die nicht nur die Verkehrsmöglichkeiten mit dem ÖPNV aufzeigt, sondern vielmehr auch andere Mobilitätsangebote wie Leihfahrräder, E-Roller, etc. umfasst, sollte frühzeitig entwickelt werden.
- Über die responsive Website der CityInitiative sind Händler, Gastronomiebetriebe sowie Freizeit- und Kulturangebote der Bremer City jederzeit abrufbar. In einem Relaunch der Website werden neue Formen der digitalen Interaktion erprobt, weitere Serviceleistungen zur Verfügung gestellt. Die sozialen Medien (Facebook, Instagram, Twitter ggf. weitere) werden von der CityInitiative mit den innenstadtrelevanten Informationen über Handel, Gastronomie und Events versorgt.
- Weitere digitale Zukunftsfelder des Handels gilt es frühzeitig in Bremen zu etablieren: neue Bezahlssysteme, erweiterte Serviceangebote und kundenorientierter Technikeinsatz. Eine Marktforschung ist die Grundlage des weiteren Vorgehens.

- Unter Moderation der Handelskammer Bremen wurde von allen professionellen Stadt- und Citymarketingorganisationen in der Stadt Bremen gemeinsam ein Antrag für einen „Digital Lotsen“ erarbeitet und eingereicht. Die zügigen und konsequenten Umsetzungen der Forderungen aus dem Antrag sind wichtige Maßnahmenpakete für einen nachhaltigen Strukturwandel im Bremischen Einzelhandel.

6. Schlussbetrachtung

Wir arbeiten an der Zukunftsfähigkeit und qualitativen Weiterentwicklung der Bremer Innenstadt. Wir sind davon überzeugt, dass die Stärke der Innenstädte in der Zukunft maßgeblich davon abhängen wird, ob und wie stark sich deren Bewohner mit ihrer City identifizieren und wir Kunden aus dem Umland für die Bremer Innenstadt begeistern können.

Wenn die Bremer sich stark mit der Innenstadt identifizieren, bildet sich über die Jahre eine auch für Außenstehende erkennbare Stadtidentität aus – Sie ist wahrnehmbar z.B. in der Art, wie die Stadt ihr Leben organisiert, wie sie mit ihren Bewohnern und Besuchern feiert, wie sie an ihre Geschichte erinnert, also welche Stadtkultur sie pflegt, aber auch in ihrem spezifischen Umgang mit Konflikten und ihrem Verhältnis zu Gästen und Fremden. All dies prägt auch das Erscheinungsbild Bremens, die Gestaltung des Stadtraums und den Umgang der Menschen mit ihm, es kennzeichnet das Stadtbild und sorgt dafür, dass Bremen auch über die regionalen Grenzen hinaus als lebenswerte, attraktive und lebendige Großstadt wahrgenommen wird und in Erinnerung bleibt.