

Positionspapier Stadtentwicklung: Forderungen an die Politik 2019 bis 2023

Die Aufbaugemeinschaft Bremen e.V. versteht sich als Sprachrohr der Bremer Bürger für die Entwicklung unserer Stadt.

Wir fördern die städtebauliche Entwicklung im Verbund mit Umwelt, Natur- und Denkmalschutz der Stadt Bremen und der Nachbargemeinden, geben neue Denkanstöße und zeigen städtebauliche Alternativen auf.

Auch zur Bürgerschaftswahl 2019 haben wir ein Positionspapier entwickelt, das Impulse für eine positive Weiterentwicklung Bremens und seines Umlandes geben sollen.

Unsere Schwerpunkte liegen dabei auf:

1. Der Innenstadtentwicklung
2. Dem Wohnungsbau
3. Der Verkehrsinfrastruktur
4. Der Gewerbeflächenentwicklung

1. Innenstadtentwicklung

Die Umgestaltung und notwendige Attraktivierung des zentralen Einkaufsbereiches der Bremer Innenstadt kommt, wie die Vielzahl aktueller immobilienwirtschaftlicher Projekte eindrucksvoll belegt, deutlich voran. Dies ist auch nötig, denn die überregionale Strahlkraft der Bremer Innenstadt hat in den vergangenen Jahren abgenommen — auch, weil der gesamt-bremische Anteil der Innenstadteinzelhandelsflächen als Folge des Scheiterns eines größeren Einkaufszentrums deutlich zu gering ist. Für die kommende Legislaturperiode hält die Aufbaugemeinschaft vor diesem Hintergrund die folgenden Maßnahmen für erforderlich:

Grundsätzliches

- Senat und Investorenseite müssen durch eine gemeinsame öffentliche Erklärung einen **realistischen Zeithorizont** für den Beginn baulicher Maßnahmen in der Innenstadt festlegen.
- In der Zwischenzeit müssen beide Seiten für den Planungsraum wechselseitig abgestimmte Projekte zur Realisierung eines zukunftsgerichteten Investitions- und Nutzungskonzeptes für eine Welt des Handelns im **Zeitalter der Digitalisierung** planen.
- Die Ergebnisse der gemeinsamen Planungen müssen Gegenstand einer zwischen beiden Seiten abgestimmten regelmäßigen **Öffentlichkeitsarbeit** sein.
- Die notwendige Zusammenarbeit erfordert die Entwicklung einer **Arbeitsstruktur** auf der öffentlichen Seite, die die Schnittfelder zwischen privater und öffentlicher Projektentwicklung effektiv bearbeiten kann.
- Notwendig ist eine Konzeptentwicklung des Senats für den Ersatz verlorengender **Stellplätze** im Parkhaus-Mitte in der Innenstadt. Insbesondere sollten Standorte unterhalb der Wallanlagen unter Wahrung ihrer Bedeutung als Kulturdenkmal geprüft werden.
- Analog zum „Sofortprogramm Innenstadt und Nebenzentren“ aus dem Jahr 1998, mit dem der Senat gezielt attraktivitätssteigernde Projekte umgesetzt hat, sollte ab 2020 ein gemeinsam mit der Handelskammer entwickeltes, die privaten Investitionen **flankierendes städtisches Infrastrukturprogramm** verfügbar sein.

Konkrete Projekte

Für eine attraktivere Bremer City kommt es zudem aus Sicht der Aufbaugemeinschaft darauf an, dass der Senat sich intensiver als bisher den folgenden Herausforderungen stellt:

- Die traditionellen Einkaufsachsen, wie Sögestraße und Obernstraße müssen belebt werden, wobei die **Verlagerung der Straßenbahn** in die Martinistraße ein entscheidender Schritt ist. Für die Obernstraße muss parallel hierzu ein attraktives Nutzungskonzept für den Straßenraum entwickelt werden.
- Wichtige private Investitionsprojekte (Jacobs-Projekte, Lloydhof, Bremer-Caree, Sparkassen-Immobilie, Kontorhaus am Wall) sind durch den Senat **öffentlich zu unterstützen**.

aufbaugemeinschaft bremen e.v.

FORUM FÜR STADTENTWICKLUNG UND REGIONALPLANUNG

- Die Ansiedlung möglichst **inhabergeführter Fachgeschäfte** in den Zonen außerhalb der Sögestraße und der Obernstraße ist zu fördern.
- Die **Erdgeschoßflächen der Banken** am Domshof und am Schlüsselkorb sollten für Einzelhandel, Gastronomie und kulturelle Nutzungen geöffnet werden.
- Zwischen Domshof, Museumsstraße, der geplanten neuen Passage im Kontorhaus am Wall und der Straße am Wall sollte ein attraktiver Laufweg entstehen; hierzu muss die **Museumsstraße** neugestaltet und attraktiver werden. Hierbei bietet sich das Commerzbank-Gebäude mit seinem - bisher kaum bekannten - Japanischen Garten im Innenhof und seinen Fronten zum Schlüsselkorb hervorragend für eine Innenstadtnutzung an.
- Die Ansiedlung zusätzlicher **wissenschaftlicher und kultureller Einrichtungen** in der Innenstadt sollte gefördert werden.
- Neue Gastronomie-Angebote sollten unter Einbeziehung der Markthalle im Rahmen eines „**Domshof-Genuss-Quartiers**“ gefördert werden.
- Der **Liefer- und Abholverkehr** der Innenstadt sollte durch weitere Vernetzung der Einzelakteure im Rahmen der GVZ Citylogistik-Gesellschaft optimiert werden, wobei auch alle Formen von Fahrradverkehren zu berücksichtigen sind.

Parkhaus Mitte

Die Aufbaugemeinschaft begrüßt den Verkauf des Parkhauses Mitte an die Zech Group und fordert alle Beteiligten auf, ein in die Zukunft gerichtetes Nutzungskonzept zu entwickeln. Dieses sollte den Komponenten Handel, Dienstleistung, Gastronomie, Freizeitgestaltung und Wohnen evtl. auch Veranstaltungen und Kultur Rechnung tragen. Wichtig ist der Aufbaugemeinschaft in dem Zusammenhang, dass bereits jetzt seitens der Stadtgemeinde Bremen genügend Mittel für die Infrastrukturmaßnahmen, die diese gewaltige Privatinvestitionen begleiten, im Doppelhaushalt 2020/2021 berücksichtigt werden. Konkret denken wir an Mittel für Ersatzparkplätze, neue verkehrliche Zulaufachsen, eine Überarbeitung des ÖPNV-Verkehrs in der Innenstadt (Stichworte Straßenbahnverlegung aus der Obernstraße, Umbau der Martinstraße), eine neue City-Logistik etc.

Wohnen in der Innenstadt

Seit den letzten Jahren besteht ein verstärktes Interesse am Wohnen in den Innenstädten. Das trifft auch für Bremen zu. Zu einer attraktiven, lebendigen City gehört außer dem Einkaufen, Arbeiten, Freizeitvergnügen und dem Tourismus auch das Wohnen. Zur Schaffung von mehr Wohnraum sollten neben Neubauten die Umnutzung von Büro- und Geschäftshäusern ermöglicht werden.

2. Wohnungsbau

Bremen ist eine wachsende Stadt. Um weiteres Wachstum zu ermöglichen, müssen ca. 2.000 bis 2.500 Wohnung pro Jahr in Bremen gebaut werden. Ein attraktives Wohnungsangebot hat positive Auswirkungen auf die Einwohnerentwicklung.

Neue Baulandflächen

Auch zukünftig müssen weitere Baulandflächen ausgewiesen werden. Hierfür sollte eine langfristige Strategie entwickelt werden. Die Bebauungsplanverfahren müssen unter moderater Bürgerbeteiligung beschleunigt werden.

Öffentlich geförderte Wohnungen

Um die Erstellung von Sozialwohnungen zu steigern, gibt es im Rahmen neuer Bebauungspläne eine Quote von 25 Prozent für öffentlich geförderte Wohnungen. Eine weitere Erhöhung dieser Quote lehnt die Aufbaugemeinschaft ab, da die übrigen Wohnungen eines betreffenden Bauprojektes dadurch sowohl für Kauf- als auch Mietinteressenten weiter verteuert würden. Vielmehr ist auf Grund der nachhaltig gestiegenen Baukosten eine Nachjustierung der Förderbedingungen erforderlich.

Bauanträge vereinfachen

Bauantragsverfahren müssen vereinfacht und die Genehmigungsprozesse beschleunigt werden.

Stellplatzverordnung

Die Stellplatzverordnung in der Stadt Bremen entspricht nicht mehr der Realität. Im Bereich der Innenstadt können die von der Bauordnung geforderten Stellplätze zum Teil nicht mehr vermarktet werden. Hamburg und Berlin haben die Stellplatzverordnung aufgehoben. Hier sollte Bremen nachziehen.

Erbbaurecht

Öffentliche Grundstücke im Erbbaurechtsverfahren für die Bebauung freizugeben, wird auch in Bremen diskutiert. Das derzeitige niedrige Zinsniveau, die schwierige Finanzierung eines Erbbaurechtes und die komplizierte rechtliche Gestaltung sprechen eindeutig dagegen.

3. Verkehrsinfrastruktur

Mobilität für Stadtbewohner, Berufspendler, Umlandbesucher und die Akteure des Wirtschaftsverkehrs stellt die Grundvoraussetzung für wirtschaftliche Stärke, urbane Vitalität und das Ausfüllen der Rolle Bremens als Oberzentrum in der Nordwestregion dar. Egal für welches Verkehrsmittel sich der Einzelne entscheidet, Mobilität in Bremen sollte zügig, bequem, sauber, sicher sowie vor allem auch modern und innovativ sein.

Straßenbahnführung in der Innenstadt

Die Umgestaltung des zentralen Einkaufsbereiches der Bremer Innenstadt kommt voran. In Verbindung mit der Neugestaltung der Domsheide und den Veränderungen am Brill bietet dies die Gelegenheit, die aktuellen innenstadtorientierten Linienführungen der Straßenbahn zu hinterfragen. Aus Sicht der Aufbaugemeinschaft sollten die Straßenbahnlinien 2 und 3 aus der Obernstraße in die Martinistraße verlegt werden. Für die Aufenthaltsqualität auf dem Marktplatz, in der Obern- und Hutfilterstraße, für die Veranstaltungen im Rathaus und in der Glocke würde dies einen Quantensprung bedeuten.

Überseestadt

Die Überseestadt benötigt schnellstmöglich ein überzeugendes und finanziell unterlegtes Bündel von Maßnahmen zur Leistungssteigerung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur. Insbesondere durch die absehbare Zunahme an Verkehren durch den weiteren Anstieg der Berufspendler, Bewohner und Besucher besteht hoher Zeitdruck. Wird also nicht zügig gehandelt, besteht die Gefahr, dass die Überseestadt an Standortattraktivität verliert und in Folge Investitionen und Wertschöpfung an Bremen vorbeigehen.

Die Handlungsfelder sind längst bekannt. So müssen beim motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr insbesondere die Überlastungssituationen in den Knoten Hansator/Hafenrandstraße und Stephanibrücke/Auf der Muggenburg angegangen werden. Hier muss sehr zügig eine Umsetzung erfolgen. Dies gilt insbesondere für die Rampensituation an der Auffahrt zur Stephanibrücke in Richtung Delmenhorst/Oldenburg. Hierbei handelt es sich um ein bereits beschlossenes VEP-Projekt, bei dem es nicht an der Erkenntnis, sondern an der Umsetzung mangelt. Daneben wäre auch eine neue Straßenbahnstrecke entlang der Konsul-Smidt-Straße in Richtung Überseetor enorm wichtig, um Berufspendlern eine echte Alternative anzubieten.

Brücken

Die Trennwirkung der Weser muss weiter abgemildert und die flussnahen Stadtquartiere besser miteinander verknüpft werden. Hierzu ist die Realisierung weiterer Brückenprojekte etwa zwischen Alter Neustadt und Höhe Altenwall (Kunsthalle), über den Europahafen zwischen Schuppen 1 und 3 sowie zwischen der Überseeinsel (Kellogg's) und Woltmershausen sinnvoll. Während es bei der erstgenannten Verbindung um eine reine Rad- und Fußwegeverbindung im Zuge des Wallringes geht,

sollte das zweite Brückenbauwerk als neues Wegeangebot auch die verkehrliche Entlastung der Stephanibrücke im Blick haben.

Autobahnring A 281

Von der dringend benötigten Vollendung des Autobahnringes um Bremen einschließlich des Bauabschnittes 2/2 der A 281 in der Airport-Stadt erwarten die Unternehmen nicht nur eine Entlastung der innerstädtischen Straßen, sondern auch zusätzliche Entwicklungsimpulse für die anliegenden Gewerbegebiete (Airport-Stadt, GVZ, Industriepark) sowie für die Erreichbarkeit des Flughafens und der Hafestandorte in Bremerhaven und Bremen. Mit dem Bau des Abschnitts 2/2 muss nun nach dem jetzt vorliegenden Planfeststellungsbeschluss zügig begonnen werden.

Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

Die im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) verankerten Projekte für den Wirtschafts- und Individualverkehr wie der Ausbau der Habenhauser Brückenstraße, der Westrampe auf die Stephanibrücke, die Verlängerung der Theodor-Barth-Straße in Richtung eines neuen Autobahnanschlusses Achim-West sowie der Ausbau der Konrad-Adenauer-Allee müssen zügig umgesetzt werden.

Von besonderer stadtentwicklungspolitischer und verkehrlicher Bedeutung ist insbesondere auch der S-Bahn-Haltepunkt Technologiepark/Universität. Für dieses komplexe Gesamtvorhaben müssen die konkreten Umsetzungsplanungen endlich angegangen werden.

Baustellen

Die Baustellenkoordination muss in Bremen den gleichen Stellenwert wie in anderen Bundesländern erhalten. Hierfür ist das entsprechende Fachreferat zu vergrößern und mit mehr Befugnissen auszustatten. Hierzu muss beispielsweise das Instrument des Aufgrabungsverbotbeschlusses gehören, mit dem verhindert werden kann, dass Leitungs- und andere Vorhabenträger ihre Maßnahmen kurzfristig, unabgestimmt und ohne Sanktionsgefahr durchsetzen.

4. Gewerbeflächenentwicklung

Die Gewerbeflächenentwicklung ist eines der wichtigen Instrumente kommunaler Wirtschaftspolitik

- Zur Sicherung und Schaffung von Wachstum und Beschäftigung sowie
- Zur Stärkung der Finanzkraft der öffentlichen und der Einkommen der privaten Haushalte in der Region

Gewerbeflächenangebot

Bereitstellung eines angebotsorientierten, nicht allein auf den aktuellen Bedarf ausgerichteten Gewerbeflächenangebots. Deshalb Vorhaltung einer Dispositionsreserve mit einem differenzierten Angebot an sofort vermarktbaren Gewerbeflächen von mindestens 150 ha. Die Dispositionsreserve sollte an Hand einer Gewerbeflächenprognose für den Zeitraum bis 2035 fortentwickelt werden.

Erschließung neuer Gebiete

Keine ausschließliche Schwerpunktsetzung der Flächenentwicklung auf Binnenentwicklung und Nachverdichtung, sondern gleichzeitige Entwicklung der attraktiven Standorte Hansalinie (3. und 4. Baustufe), GVZ, Bremer Industriepark sowie Airport-Stadt/Flughafen-Süd.

Flächen für kleine und mittlere Unternehmen

Bereitstellung eines ausreichenden Gewerbeflächenangebots für kleine und mittlere Unternehmen des produzierenden Gewerbes und des Handwerks. Bisherige Angebote geeigneter innerstädtische Gewerbegebiete wie Bayernstraße, Horn-Lehe-West, Steindamm und Huckelriede wurden zwischenzeitlich nahezu vollständig vermarktet. Die Erweiterung der Gewerbegebiete Bayernstraße (in Richtung A27) und Airport-Stadt (durch Verlängerung der Hanna-Kunath-Straße/Kleingartengebiet) muss deshalb forciert werden.

Profilstärkung des Flächenangebotes

Die bereits bisher verfolgte Profilierung des Flächenangebots muss fortentwickelt werden. Wichtig sind hierzu u.a. technologierorientierte Gründerzentren im Technologiepark und in der Airport-Stadt (BITZ und GZA). Für die Entwicklung des Science Parks an der Jacobs University ist das vorgesehene Science Center als Kristallisationskern für gewerbliche Ansiedlungen besonders wichtig.

aufbaugemeinschaft bremen e.v.

FORUM FÜR STADTENTWICKLUNG UND REGIONALPLANUNG

Achim-West

Mit dem Sonderprojekt Achim-West wird gegenwärtig in interkommunaler Zusammenarbeit mit der Gemeinde Achim ein ca. 90 ha großes Gewerbeflächenprojekt mit direkter Autobahnanbindung geplant. Ein möglichst großer Anteil der in diesem Gebiet zukünftig Beschäftigten muss aus steuerlichen Gründen seinen Wohnsitz in Bremen haben. Gegenwärtig fehlt es allerdings in vertretbarer Nähe zu Achim an attraktiven Wohnbauflächen im Bremer Osten; insbesondere eine Wohnbebauung in der Osterholzer Feldmark ist deshalb eine notwendige Ergänzung zu einer bremischen Mitwirkung am Projekt Achim-West.

Bremen, den 30. Mai 2019

Aufbaugemeinschaft Bremen e. V.

Kontakt: Uwe A. Nullmeyer
Bulthauptstraße 39, 28209 Bremen
Email: nullmeyer.uwe@t-online.de
Handy: 01724201050